

FREERIDE DIRT ENDURO DOWNHILL
MAGAZINE



MEGA TEST VTT 2016

DU XC À LA DH ★ 90 VÉLOS TESTÉS

XC 100 MM • TRAIL BIKES • ALL MOUNTAIN • ENDURO • DH RACING • VTT AE



L 17037 - 6 H - F: 7,90 € - RD

BIGBIKE N°101

WWW.BIGBIKE-MAGAZINE.COM ★ ÉTÉ 2016


adidas
ROULEZ
TOUTE
LA JOURNÉE
EVIL EYE EVO PRO – PERCEPTION NETTE DANS TOUTES
LES CONDITIONS DE LUMINOSITÉ – DE SOMBRE À LUMINEUX.
VARiOtuned
DE SUPER TRANSPARENT À GRIS FONCÉ
LA SÉRIE EVIL EYE EVO – DISPONIBLE AUSSI POUR PRESCRIPTION
ADIDAS.COM/EYEWEAR
JUSTIN LEOV (NZL)
SVEN MARTIN PHOTOGRAPHY

RENDEMENT + CONFORT = VICTOIRE !

Avec ce test XC associé dans ce numéro aux catégories déjà publiées en début d'année, nous bouclons la boucle des tests de la grande famille du VTT. Pour ces catégories dédiées au rendement et aux terrains roulants, nous avons choisi une approche originale qui vise à mettre en avant la polyvalence du produit et pas seulement sa capacité à garder sa vitesse ou à relancer fort. Pourquoi ? Car même en XC, il s'agit aussi de motricer dans le cassant comme de bien lire le terrain pour ne pas perdre dans les descentes ce qui a été durement gagné en montée. Sur un parcours un tant soit peu technique, la différence va rapidement être énorme entre un vélo qui permet de se relâcher un peu en descente à comparer d'un autre qui rebondirait d'une racine à l'autre comme une balle de ping-pong. Epargner le pilote pour qu'il soit dans la capacité de tout donner au pédalage, voilà ce qui fait un bon VTT XC, qu'il soit semi-rigide ou tout suspendu. C'est aussi ce qui fait la différence au fil des tours, l'usure de la course où les watts perdus ne se retrouvant jamais... Pour parvenir à nos fins, nous avons choisi une boucle très technique qui a permis de mettre en évidence ces différents critères qui, peu visibles dans un usage classique du vélo, sont en revanche les vrais marqueurs de son caractère profond, de ses capacités en valeur absolue puisque chacun a été poussé à la limite. Dommage que certaines marques n'aient pas voulu jouer le jeu de ce test, soit par manque de disponibilité des vélos, soit par principe, car cette vision plus moderne de test XC amène une lumière différente sur cette pratique où l'on se focalise généralement trop sur la rigidité d'un cadre et son simple poids. Les courses se gagnent évidemment à la pédale mais aussi en descente où les différences se creusent également et du moins, le pilote gaspille ou pas l'énergie qui manquera forcément dans le dernier tour. Le plaisir de rouler sur un vélo aussi performant que confortable est aussi un vecteur d'efficacité, le moteur inoxydable de la performance.

Laurent Belluard

BIG BIKE MAGAZINE 3 rue Paul Valérien Perrin, 38170 Seyssinet-Pariset / 04 76 70 54 11



Éditeurs
Directeur de la publication
Jean-Pierre Roger (54 20)
Administrateur de la publication
Pascal Maltherre (54 17)

Rédaction
Directeur des rédactions
Laurent Belluard (54 16) : laurent@skieur.com
Rédacteur en chef adjoint
Arnaud Larrandaburu (92 89) arnaud.l@bigbike-magazine.com
Rédacteur graphiste : Romain Micoud
Rédacteur : Ludwig Bourdon

Publicité
Directeur commercial
Stéphane Mazzoleni (54 40) stephane.m@snowsurf.com
Chef de publicité
Colin Barbé (57 76) colin.b@niveales.com

Pôle Digital Média
Directeur Pôle Digital Média
Olivier Edme (54 29) olivier@niveales.com
Directrice commerciale web/digital
Audrey Edme (54 34) audrey@niveales.com

Comptabilité
Sophie Badoux : directrice administrative et comptable (92 65).
Angélique D'Introno : trésorerie-clients (92 66).
Sylvain Prévot : fournisseurs (54 18)

Distribution Marketing
Réassort : MLP • 04 74 82 14 79 (réservé au réseau de distribution)
Ventes : Karim Bekkari (54 26)
Marketing direct : Mathilde Hen (54 37)

Service Abonnements
i-Abo / Big Bike Magazine, 11 rue Gustave Madiot
(F) 91070 BONDOUFLE - Téléphone : 01.84.18.10.52
(ligne dédiée Editions Nivéales)
Du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 13h à 17h
Télécopie : 01.55.04.94.01 (ligne générique)
Étranger : nous consulter
Souscription par Internet : www.niveales.com
Mail : bigbike@i-abo.fr

Big Bike Magazine est une publication de la SARL Nivéales Médias, au capital de 581 400 euros. Durée : 99 ans - Siège social : 3 rue Valérien Perrin, 38170 Seyssinet Pariset
RCS Grenoble B 400 248 324
Tél. 33 (0)4 76 70 54 11 - Fax : 33 (0)4 76 70 54 12
Principal associé : Nivis Sarl
Dépôt légal : Juin 2016
ISSN : 1638-4083
Commission paritaire : 0118 K 82568

Imprimé en Estonie / Printed in Estonia

SOMMAIRE

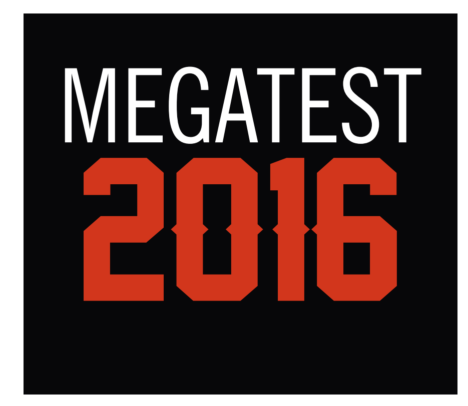








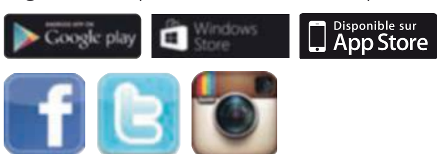








Big Bike est disponible en édition numérique sur :



Retrouvez-nous sur la page Facebook :
www.facebook.com/bigbike
sur Twitter : @bigbikemagazine
sur Instagram : @bigbikemagazine

Tests réalisés sous la responsabilité de LUDWIG BOURDON
Fiches techniques CHRISTOPHE BEAUCAMP - Photos NICOLAS JOLY



SPÉCIAL TEST 16

COMME CHAQUE ANNÉE, VOICI LES TESTS GÉANTS DE BIG BIKE AVEC, POUR 2016, 66 VÉLOS TESTÉS DANS CINQ CATÉGORIES, SUR DES PARCOURS PARFAITEMENT ADAPTÉS AUX IMPÉRATIFS DE CHAQUE DISCIPLINE : DH/FR, ENDURO, ALL-MOUNTAIN, ENDURO HARDTAIL ET VTTAE. SOIXANTE-SIX VÉLOS 2016 PARMI LES PLUS COHÉRENTS DU MARCHÉ AVEC, COMME CHAQUE ANNÉE, DES VALEURS SÛRES, DES NOUVEAUTÉS, DE BONNES SURPRISES ET QUELQUES DÉCEPTIONS. QUOI QU'IL EN SOIT, TOUS CES BIKES ONT ÉTÉ PASSÉS À LA MOULINETTE SUR LE TERRAIN, HISTOIRE D'EN TIRER LA QUINTESSENCE ET DE VOUS PERMETTRE DE CHOISIR VOTRE FUTURE MONTURE EN TOUTE CONNAISSANCE DE CAUSE. CES TESTS, QUI NOUS ONT DEMANDÉ QUATRE MOIS DE ROULAGE INTENSIF, REPRÉSENTENT 20 000 MÈTRES DE DÉNIVELÉ POSITIF ET 75 000 MÈTRES DE NÉGATIF PAR TESTEUR.

Nos tests n'ont pas pour but d'établir un classement avec un premier et un dernier dans chaque catégorie, cette hiérarchie ne pouvant correspondre à la réalité : en effet, en fonction du budget, des caractéristiques de chaque vélo et de ses équipements, c'est avant tout le caractère de ces VTT qui est mis en avant. Un vélo peut être plus ludique ou plus performant, plus ou moins polyvalent pour la catégorie donnée, etc. C'est pourquoi nous préférons vous indiquer les qualités, les défauts, le programme ainsi que nos appréciations sur des critères précis pour chacun des vélos, afin que vous puissiez ensuite, en fonction de votre niveau, de votre style de pilotage, de votre budget et de votre région de pratique, interpréter et pondérer ces informations objectivement. La diversité des disciplines et la complexité des produits nous ont amenés à définir une segmentation précise, qui regroupe un maximum de pratiques, afin de comparer chacun des vélos sur des critères correspondant précisément à leur programme. Dans ce but, nous avons recherché des parcours adaptés aux programmes d'utilisation, permettant d'exploiter les vélos à leur maximum. En effet, ce n'est que poussé à ses limites que le matériel dévoile ses qualités et ses défauts, pas en faisant un petit tour dans les forêts parisiennes, lorsque la circulation sur le périphérique le permet…
Concernant les freins par exemple, certains produits utilisés sur des vélos de différentes catégories se sont révélés agréables et performants sur de courtes descentes à faible vitesse, mais ont rendu l'âme sur plus de 1 000 mètres de dénivelé… En pente raide ou à vitesse élevée, leur comportement ne correspondait plus du tout à ce que nous avions ressenti dans des conditions moins sévères. Il en est de même pour les suspensions, la transmission, le cadre, etc.

SEGMENTATION

La segmentation des produits permet de guider les pratiquants de tous niveaux et de toutes cultures dans leur achat grâce à cinq gammes au programme bien défini. Du débutant qui découvre la rando en VTT au compétiteur expérimenté recherchant un produit très pointu pour la descente, l'enduro ou le all-mountain, chaque pratiquant possède un besoin spécifique et peut s'identifier à une des cinq catégories pour choisir le vélo de ses rêves : DH/FR regroupant les « Formules 1 » de la descente, mais aussi des bikes pour s'amuser en station, enduro pour dévaler très vite et longtemps des montagnes entières, all-mountain, pour les adeptes de l'effort en tout-suspendu qui roulent en terrain technique, enduro hardtail, le pendant des deux autres catégories, mais sans suspension arrière et enfin une catégorie de VTT à assistance électrique pour ceux qui n'ont pas la condition pour rouler en montagne, mais aussi pour ceux qui veulent pouvoir faire leurs sorties sur un créneau très court… Il faut bien noter que nos commentaires sur un vélo ne sont valables qu'au sein de leur programme, lorsque l'on dit d'un all-mountain que c'est un bon descendeur, on entend un bon descendeur dans sa catégorie, on ne dit pas qu'il s'agit d'un bon bike de descente évidemment.



UN PEU DE TECHNIQUE : LA GÉOMÉTRIE POUR QUOI FAIRE ?

NOUS VÉRIFIONS LA GÉOMÉTRIE DE TOUS LES VÉLOS TESTÉS, CAR CES CARACTÉRISTIQUES ONT UNE TRÈS GRANDE IMPORTANCE, QUI CONDITIONNE PLUS DE 40 % DU COMPORTEMENT D'UN VÉLO, LE RESTE REVENANT AUX SUSPENSIONS, AUX FREINS ET À LA POSITION.

Empattement : c'est la distance entre l'axe de roue avant et l'axe de roue arrière. Cette distance agit sur la stabilité et la maniabilité du vélo : plus l'empattement est élevé, plus le vélo a tendance à être stable au détriment de la maniabilité.

Longueur des bases : c'est la distance entre l'axe du boîtier de pédalier et l'axe de roue arrière.

Bases arrière courtes :
Avantages : plus facile en virage, la roue arrière s'inscrit mieux dans la trajectoire, roue arrière plus facile à faire glisser, plus facile à cabrer et à maintenir en manuel (rouler sur la roue arrière), vélo plus joueur, assiette du vélo plus facile à corriger dans les sauts, etc.



Bases arrière longues :
Avantages : plus de stabilité, en roulant et en l'air, caractère plus sécurisant, en particulier à haute vitesse et au freinage, meilleure précision de trajectoire en courbe. Évidemment, les avantages des bases longues sont les inconvénients des bases courtes et vice versa. Il s'agit donc de trouver le bon compromis…

Hauteur du boîtier de pédalier : c'est la distance entre l'axe de pédalier et le sol (communément appelé garde au sol). Pour un débattement de suspensions donné, si la garde au sol est élevée, vous pourrez rouler sans crainte de heurter les pédales au sol, mais en revanche le centre de gravité est plus haut. Si bien qu'en courbe et en virage, le vélo est moins agile, en particulier s'il a en plus des bases longues. Un boîtier de pédalier trop bas sera agréable à piloter, mais vous pourrez avoir de mauvaises surprises en terrain accidenté lorsque les manivelles ou parfois le grand plateau viendront heurter le sol.

Angle du tube de direction : c'est l'angle entre la droite passant par l'axe des deux roues et la fourche (plus communément appelé angle de chasse). Cet angle est mesuré au repos, c'est-à-dire lorsque les suspensions ne sont pas comprimées. En roulant, il varie en permanence en fonction du débattement des suspensions et de l'équilibre entre l'avant et l'arrière. Il faut savoir que lorsque la fourche se comprime, l'angle de chasse augmente d'environ 1° tous les 20 mm d'enfoncement. Au freinage, sur un vélo de descente muni d'une fourche de 200 mm de débattement qui se comprime d'environ 100 mm, la suspension arrière étant complètement détendue, l'angle de chasse passe par exemple de 65° à 70° tant que la fourche reste comprimée. À méditer… Globalement, un angle de fourche faible (angle couché) procure de la stabilité alors qu'un angle de chasse élevé (angle fermé) favorise la maniabilité et la vivacité, en particulier pour pencher le vélo d'un côté ou de l'autre par rapport à la verticale. C'est pour cette raison d'ailleurs qu'il est plus facile de pédaler en danseuse avec un angle de chasse élevé. Toutefois, attention en tout-terrain, particulièrement dans les fortes pentes : un angle de chasse de plus de 70°, trop élevé, ne procure que des inconvénients, même en termes de maniabilité. Par abus de langage, on dit qu'un vélo a beaucoup d'angle de chasse si sa valeur est petite.

Angle du tube de selle : cet angle détermine le positionnement de votre centre de gravité sur le vélo. Plus cet angle est petit, plus votre centre de gravité est déplacé vers l'arrière en montant la selle, ce qui améliore la motricité, mais soulage aussi la roue avant… Comme toujours, il s'agit de trouver le bon compromis…

Mise en garde : La combinaison de ces paramètres entre eux donne des caractères très différents aux bikes. Ainsi, il est possible qu'un bike avec un angle de chasse de 66° soit moins stable qu'un autre qui a un angle de chasse de 68° si ce dernier a un centre de gravité plus bas par exemple. Ces valeurs ne sont donc pas à prendre comme seuls facteurs pour le comportement du vélo, les testeurs ont régulièrement des surprises sur le terrain.



MÉTHODOLOGIE

AFIN DE POUVOIR POUSSER LE MATÉRIEL DANS SES DERNIERS RETRANCHEMENTS SUR DES PARCOURS DIFFICILES ET ÉPROUVANTS POUR LA MÉCANIQUE, IL NOUS ÉTAIT INDISPENSABLE DE POUVOIR COMPTER SUR DES PNEUMATIQUES ADAPTÉS EN TERMES DE PERFORMANCE ET DE FIABILITÉ, CE QUI N'EST PAS TOUJOURS LE CAS DES MONTAGES D'ORIGINE DE PNEUS ET DE CHAMBRES À AIR…

Il existe aujourd'hui sur le marché une grande diversité de pneumatiques avec des spécificités bien différentes en termes de section, de sculpture et de dureté de gomme, permettant aux pneus de s'adapter à chaque terrain et à des pratiques bien différentes. Nous avons donc choisi d'équiper tous les vélos d'une même catégorie de la même monte de pneumatiques, avec la même chambre à air gonflée à la même pression.

Ce choix, que nous nous sommes imposé, nous a permis lors du test de pouvoir passer sereinement d'un vélo à l'autre, avec les mêmes repères de comportement au niveau de l'adhérence. De plus, nous n'avons eu à déplorer que très peu de crevaisons, les pneus étant toujours adaptés au parcours. Mieux, cela nous a permis de comparer objectivement les vélos entre eux au niveau du rendement, du confort et des suspensions sur les petits chocs (critère où les pneumatiques et leur pression de gonflage interviennent de manière importante), mais aussi en termes de précision de trajectoires et de stabilité, principalement pour les vélos de freeride et de descente, conditionnés à ces deux critères par le comportement des pneumatiques. De plus, ce protocole a permis au poids de devenir un critère de comparaison objectif. Pour corréler l'intérêt d'utiliser les mêmes pneus sur une catégorie donnée, nous avons d'abord testé certains VTT avec leur monte d'origine. Et quelles différences parfois ! Sans cette réflexion, il s'avère impossible de comparer les vélos ; autant tester des Formules 1 avec, selon les modèles, des slicks ou des pneus pluie…

Pour les détails techniques, nous avons jugé important de pouvoir vous donner des informations claires et précises. Du coup, nous avons mesuré nous-mêmes le débattement des suspensions, ainsi que toutes les valeurs concernant la géométrie afin qu'il n'y ait pas de différences liées aux différents protocoles de mesure des marques.

Pour la suspension arrière, nous avons mesuré le débattement de la roue au niveau de son axe sur un déplacement vertical. Pour cela, nous avons pris une mesure amortisseur détendu (au repos) puis une seconde avec l'amortisseur comprimé au maximum, en ayant pris soin d'enlever le ressort ou de dégonfler l'amortisseur. Ainsi, la différence des deux mesures égale le débattement de la roue arrière et devient une valeur utile, facile à mesurer. Ce protocole ne prend pas en compte la trajectoire de la roue qui décrit le plus souvent un arc de cercle, une droite ou parfois même, une portion sinusoïdale. Logiquement, le débattement efficace qui nous intéresse est celui mesuré à la verticale. Même si ces valeurs ne sont pas forcément des valeurs « vraies », elles ont le mérite d'être comparables entre elles, tous les bikes étant mesurés de la même façon. De plus, la marge d'erreur est faible, prenons l'exemple d'un vélo pour lequel on mesure 150 mm de débattement et pourvu de base de 440 mm, sa roue parcourt en réalité, suivant une portion de cercle, une distance d'un peu moins de 154 mm, soit moins de 4 mm d'erreur. Une broutille quoi.

Pour les angles, nous faisons une mesure à l'aide d'un inclinomètre professionnel. Nous doublons la mesure en mettant la roue arrière à la place de la roue avant lors de la deuxième mesure au cas où le sol ne serait pas parfaitement horizontal. Pour l'angle de selle, nous donnons son angle réel, il faut en tenir compte si le tube de selle ne passe pas par le boîtier de pédalier, certains constructeurs donnant une valeur correspondant à l'angle entre les droites passant par le boîtier de pédalier et le sommet du tube de selle. Les autres mesures se font classiquement au mètre, la longueur du top tube est mesurée à l'horizontale entre les axes de la colonne de direction et du tube de selle, et non pas parallèlement au tube supérieur comme c'est parfois le cas.

LES TESTEURS

Les testeurs viennent de divers horizons et ont des niveaux bien différents. Des compétiteurs, des randonneurs, des débutants, des lourds, des légers, bref tout y est. L'avis retranscrit dans les textes tient compte de tous ces niveaux différents et essaie donc de trouver un utilisateur type pour chaque vélo. Suivant les catégories, nous étions de 6 à 10 testeurs qui devaient rouler tous les bikes d'une catégorie.

LES DIFFÉRENTES CINÉMATIQUES



SWITCH INFINITY TECHNOLOGY :
L'idée de la Switch Infinity Technology se rapproche énormément de la 303 Linear Rail Technology du Yeti 303 DH. C'est une cinématique très particulière qui mixe les liaisons pivots classiques avec une liaison glissière que seule la marque américaine exploite à ce jour. Le bras oscillant, un large triangle, est articulé par rapport au cadre via deux pièces, à l'instar des bikes à point de pivot virtuel. Sauf qu'ici, si la pièce supérieure est bien une biellette ce n'est pas le cas de l'articulation basse du bras. Ici, le bras pivote autour d'une pièce qui est montée en glissière sur le cadre, perpendiculairement à la ligne de chaine. Le bras n'est donc pas monté sur deux pièces pivotantes comme dans n'importe quel système type VPP, mais sur une pièce pivotante et une autre qui ne peut que coulisser et se déplacer de manière linéaire. On reste dans un système à point de pivot virtuel, ceux-ci étant toujours à l'intersection des droites formées par la biellette et la liaison glissière. Ce déplacement linéaire quasiment perpendiculaire à la ligne de chaine isole la suspension des efforts engendrés par cette dernière. Le gros point fort est que cela reste vrai, quelle que soit la taille du plateau, contrairement aux autres cinématiques où le fonctionnement du système est optimal pour une taille de plateau donné. Ce système permet aussi de conserver à la fois une bonne sensibilité sur les petits chocs tout en ayant un bon comportement au pédalage. Hyper ingénieux. Cette articulation très sensible (mécaniquement, c'est plus simple de faire pivoter que de faire coulisser) est montée avec graisseur, parfait pour un entretien optimal et régulier.
Vélos concernés : Yeti SB5-C, Yeti SB6-C

BRAS OSCILLANT MONO PIVOT + ENSEMBLE BIELLETTE BASCULEUR/QUADRILATÈRE DÉFORMABLE :
On réunit ces deux types de cinématique dans la même rubrique, car si le look est différent, au final les solutions sont quasiment identiques. En effet, dans le cas du quadrilatère déformable, les bases deviennent le bras oscillant et les haubans un long basculeur qui actionne la biellette, qui comprime à son tour l'amortisseur. Ici, la trajectoire de la roue arrière est toujours une portion de cercle. La position du point de pivot est primordiale pour le comportement au pédalage. Un point de pivot haut favorise le confort sur les petits chocs, mais peut induire du kick-back dans les manivelles. Plus on est dans la zone de chaine et moins la suspension est sensible au couple provoqué par le pédalage. Cette cinématique est assez simple et très souvent utilisée.
Vélos concernés : Cavalerie Anakin, Commençal Meta V4, tous les Kona, Lapierre DH, les Saracen, les Scott, Solid Magix.



VARIANTE SPLIT PIVOT OU ACTIVE BRAKING PIVOT :
Il s'agit d'un quadrilatère déformable où l'articulation bases/haubans est coaxiale à l'axe de roue arrière, les bases formant le bras oscillant et les haubans le basculeur qui actionne la biellette. La trajectoire de la roue arrière est là aussi une portion de cercle. La particularité ici est que l'étrier de frein arrière est placé sur une pièce flottante (les haubans) et non pas sur le bras oscillant comme c'est le cas dans le quadrilatère déformable traditionnel. Un choix technologique qui permet (théoriquement) de rendre la suspension arrière indépendante des efforts de freinage, avec une meilleure adhérence à la clé.
Vélo concerné : Madness.



SYSTÈME TYPE HORSTLINK :
Pour le béotien en mécanique, le système dit de type Horstlink ressemble comme deux gouttes d'eau au système à quadrilatère déformable. Et ce n'est pas complètement faux. On retrouve bien, dans presque tous les cas, des bases et des haubans qui actionnent généralement la biellette, pour comprimer l'amortisseur… exactement comme sur un quadrilatère déformable. La différence fondamentale vient du fait que l'axe de roue est placé sur les haubans et non sur les bases. De ce fait, les bases deviennent la longue biellette inférieure d'un système à point de pivot virtuel. Le point de pivot « instantané » se trouvant continuellement à l'intersection des droites formées par la biellette et les bases. Et en combinant la longueur des bases, de la biellette, ainsi que leurs positions, on agit sur la trajectoire de la roue qui n'est plus une portion de cercle. On peut même s'approcher d'une ligne droite parfaite. Souvent, les constructeurs cherchent à avoir une trajectoire de roue perpendiculaire à la ligne de chaine pour annuler les effets du pédalage sur le travail de la suspension. L'autre avantage est de placer l'étrier de frein sur une pièce flottante, les haubans, ce qui permet de rendre indépendante la suspension arrière des efforts de freinage avec une meilleure adhérence à la clé.
Vélos concernés : Canyon, les Cube, tous les Lapierre sauf le DH, Moustache, NS Bike, tous les Rocky Mountain, tous les Specialized, les Sunn.



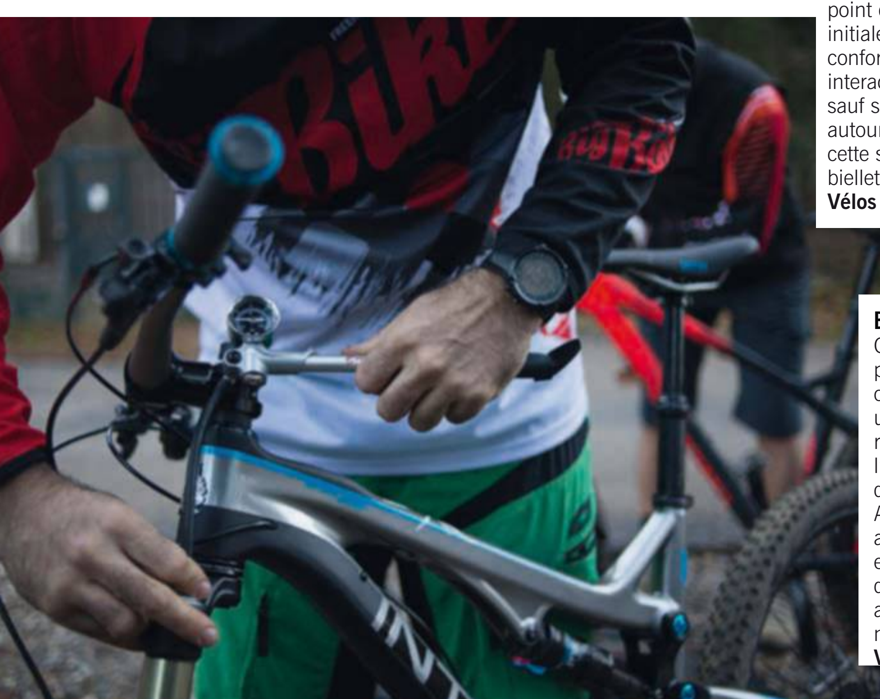
SYSTÈME À POINT DE PIVOT VIRTUEL :
Les bikes à point de pivot virtuel sont généralement tous construits sur la même base : deux triangles, le cadre et le bras oscillant, articulés entre eux par deux petites biellettes. Le point de pivot « instantané » se trouvant continuellement à l'intersection des droites formées par ces deux biellettes. Suivant les constructeurs, c'est soit la biellette inférieure, soit la supérieure, soit même quelquefois directement le bras oscillant qui comprime l'amortisseur. Comme sur un système Horstlink, on peut jouer sur la trajectoire de la roue et la position des points de pivot instantanée suivant que l'on veuille privilégier l'efficacité au pédalage ou le confort. Et comme pour un système Horstlink, l'étrier de frein arrière est sur une pièce flottante, le bras oscillant, avec les avantages qui en découlent.
Vélos concernés : Tous les Giant, les Intense, les Santacruz.

VARIANTE AMORTISSEUR FLOTTANT :
Ici, l'amortisseur est généralement comprimé entre les deux biellettes.
Vélos concernés : Tous les Mondraker.



EQUILINK SUSPENSION TECHNOLOGY :
Voici l'une des cinématiques les plus difficiles à expliquer mécaniquement parlant. On retrouve ici un système à deux biellettes comme sur les VPP, une inférieure et une supérieure (qui comprime l'amortisseur), mais avec un triangle arrière articulé entre les bases et les haubans. Une pièce (le Dogbone) vient annuler ce degré de liberté supplémentaire en reliant les deux biellettes afin de rendre à nouveau le mouvement de ces deux biellettes dépendantes l'une de l'autre. Ainsi, mécaniquement, le système redevient un système isostatique d'ordre 1. C'est-à-dire que si une pièce du système bouge, toutes les autres n'ont qu'un seul mouvement possible (ce ne serait pas le cas sans ce Dogbone).
Pour résumer, on se retrouve avec un système à double zone déformable : la première est le quadrilatère articulé formé par le cadre, la biellette supérieure, le Dogbone et la biellette inférieure. Sur ce premier quadrilatère, on greffe un système classique de bases/haubans où ceux-ci sont les basculeurs actionnant la biellette qui comprime l'amortisseur. Le premier quadrilatère est une zone tampon qui isole la suspension des efforts de la chaine (et réciproquement), mais aussi des efforts de freinage. Ainsi, la suspension arrière reste 100 % libre de travailler même lorsque la tension dans la chaine est maximale.
Vélo concerné : Felt Compulsion.

BRAS OSCILLANT MONOPIVOT ET AMORTISSEUR EN PRISE DIRECTE :
C'est la cinématique la plus simple : le bras oscillant comprime directement l'amortisseur placé sur le cadre, induisant une trajectoire de roue arrière en portion de cercle. Le placement du point de pivot est capital, car plus il est haut, plus la trajectoire initiale de la roue arrière est tangentielle à l'impact et meilleur est le confort sur les petits chocs. Mais plus il est haut, plus les interactions entre travail de la suspension et pédalage sont grandes, sauf sur les Cavalerie, grâce à leur pignon de sortie de boîte placé autour de l'articulation du bras oscillant. En termes de cinématique, cette solution laisse moins de marge de manœuvre qu'un système à biellette au niveau de la progressivité.
Vélos concernés : Cavalerie Falcon et Squirrel.



BOÎTIER DE PÉDALIER UNIFIÉ :
On parle de cinématique de suspension à boîtier de pédalier unifié lorsque ce dernier est fixé sur le bras oscillant et non sur le cadre. L'avantage est de pouvoir utiliser un point de pivot hyper haut (avec la trajectoire de roue arrière qui va avec, c'est-à-dire plus tangentielle à l'impact) sans générer de kick-back puisque la distance axe de boîtier de pédalier/axe de roue arrière ne varie plus. Aussi, le pédalier étant sur le bras oscillant, la chaine n'a aucune action sur la suspension, garantissant ainsi une excellente restitution d'énergie. Néanmoins, il n'y a pas que des avantages, la distance selle/pédalier est variable en action et dans les faits on a les pieds posés sur une partie non suspendue du vélo.
Vélo concerné : Acewitt.





LEXIQUE ET CRITÈRES DE NOTATION

CETTE ANNÉE, NOUS AVONS DÉCIDÉ DE NE PLUS ATTRIBUER DE NOTES SUR LES CRITÈRES DES ANNÉES PRÉCÉDENTES (PAR EXEMPLE FREINAGE, SUSPENSION AVANT, SUSPENSION ARRIÈRE, ETC.) POUR DONNER DES APPRÉCIATIONS SUR DES CRITÈRES DE COMPARAISON PLUS PROCHES DU TERRAIN, EN UN MOT, PLUS PARLANTES. AINSI VOUS POURREZ TROUVER DES ALLUSIONS À LA SUSPENSION ARRIÈRE DANS LA RUBRIQUE « SAUTS » OU ENCORE DANS « COMPORTEMENT AU FREINAGE ». AVEC CES CRITÈRES, NOUS AVONS ESSAYÉ DE COUVRIR LE SPECTRE LE PLUS LARGE POSSIBLE DES DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS LES DIFFÉRENTES DISCIPLINES.

Pour les bikes de DH et de freeride, nous avons porté notre jugement sur ces critères :
- **Position :** un critère qui peut sembler subjectif, mais qui ne l'est pas tant que ça, finalement. Les positions faisant souvent l'unanimité… ou pas.
- **Virages serrés :** on évalue l'aptitude du bike à virer court.
- **Courbes rapides :** on évalue la stabilité et l'adhérence du bike sur l'angle.
- **Terrain rapide et cassant :** on évalue évidemment la stabilité, mais également le confort du vélo. Ici, c'est le couple géométrie/suspensions qui prime.
- **Précision :** on juge l'aptitude du bike à tenir la trajectoire choisie.
- **Sauts :** ici, on va juger le comportement du bike en sauts dans sa globalité, c'est-à-dire sur les impulsions, en l'air et en réception. Là encore, l'ensemble géométrie/suspensions prime.
- **Comportement au freinage :** on n'évalue pas uniquement la puissance des freins, mais surtout l'aptitude du vélo à freiner en ligne en conservant du grip.
- **Vitesse/relance :** la relance est bien sûr liée à la nervosité du vélo sous le coup de pédale, la vitesse correspond à l'aptitude du bike à prendre naturellement du speed. On verra lors des tests que certains vélos restent collés dans les trous en terrain défoncé et rechignent à prendre de la vitesse.
- **Accessibilité/tolérance :** on juge la facilité de prise en main, la capacité du bike à pardonner les erreurs.

Pour les freeride, on a ajouté un critère de :
- **Franchissements :** on note les aptitudes du vélo à franchir des passages raides et difficiles.

Les critères d'évaluation des enduro, des VTTAE et des endurigide reprennent ceux du freeride, mais sans les sauts, pour lesquels ils ne sont normalement pas conçus. Vous pouvez toujours en faire avec, mais on a jugé bon de ne pas les évaluer sur ce point. Bien entendu, on aborde également le comportement au pédalage, assez crucial dans la discipline.

En all-mountain, on conserve bien évidemment la position, mais une différenciation peut apparaître entre la montée et la descente si le constructeur n'a pas opté pour un assez bon compromis. Pour la partie descente, on conserve virages serrés, courbes rapides, terrain rapide et cassant et le comportement au freinage. S'ajoute une partie en montée où l'on juge :
- **Le rendement :** aptitude du bike à retransmettre l'énergie du rideur au pédalage, mais aussi à évoluer dans des terrains difficiles. Si le bike restitue super bien l'énergie, mais qu'il bute dès que le terrain est cassant ça peut le pénaliser.
- **La motricité et l'aptitude aux franchissements :** on évalue le comportement du bike en montée très technique. En effet, un as du rendement peut être un piètre vélo en franchissements et vice et versa.

Pour chacun de ces critères, une appréciation : top, très bon, bon, correct, moyen, peu convaincant et l'explication de cette appréciation.

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

BIG BIKE APPROVED

Le Logo BB Approved est apposé sur certains vélos. Nous n'avons pas attribué ce logo uniquement sur un critère de performance, même si c'est souvent le cas, car il peut aussi venir récompenser le caractère très ludique d'un bike, un tempérament bien trempé et donc attachant, un rapport qualité/prix très avantageux ou encore une facilité exemplaire. Bref, ce logo est là avant tout pour mettre en avant les vélos qui ont retenu notre attention lors de cette session de tests.
DH : Intense, Lapierre, Specialized pour le rapport performance/plaisir de pilotage, Kona pour le côté hyper ludique, Rose pour le rapport prix/performance hyper avantageux.
Freeride : Cavalerie un vrai freeride vraiment hyper fun à piloter mais également très performant en descente face à un chrono.
Enduro : Commençal, Devinci, Kona, pour l'énorme plaisir qu'ils procurent en descente. Intense, les 2 Rocky, Santa Cruz, Scott LT + pour le ratio performance pure montée/descente et pour le plaisir de pilotage distillé en descente.
All-mountain : Kona 111, Rocky Mountain Instinct, Mondraker, Santa Cruz, Scott, les 2 Specialized, Yeti pour l'efficacité et le compromis montée/descente génial.
Endurigide : Commençal pour le fun en descente qu'il distille en restant abordable, et Sobre pour son efficacité.
VTTAE : Scott et Specialized pour la polyvalence..



© Nico Joly



XC 100 MM

POUR LA CATÉGORIE XC, ON A REGROUPÉ LES HARDTAILS ET LES TOUT SUSPENDUS CETTE ANNÉE, CAR POUR LES COMPÉTITEURS, CES VÉLOS SE RETROUVERONT DE TOUTE FAÇON DERRIÈRE LA MÊME GRILLE DE DÉPART.

Pour les pratiquants loisirs, le choix se fera en fonction du rapport confort/budget/parcours pratiqués. Les hardtails sont essentiellement en 29'' dans cette catégorie mais on trouve également des 27.5'' et même un 27.5 Plus qui en termes de confort apportent une alternative intéressante aux suspendus. Ces derniers ont autour de 100 mm de débattement et proposent uniquement des roues de 29''. Généralement, les 27.5'' ont le plus souvent 120 mm de débattement et on les retrouve donc en toute logique dans la catégorie Trail. Ces XC 29'' en 100 mm s'adressent aux randonneurs ou aux compétiteurs que l'inconfort relatif d'un Hardtail rebute ou qui roulent des parcours assez techniques. C'est également une bonne option pour les amateurs de longues distances où il faut à la fois du rendement pour la performance et du confort pour épargner le pilote physiquement. Aussi, ils conviennent à ceux qui aiment les gros dénivelés tandis que les Hardtails s'adressent davantage aux adeptes de petites boucles assez courtes et pêchues, désireux d'avoir un maximum de nervosité sur des terrains pas trop cassants. En termes de comportement, le panel est large : de la bête de race ultra performante au quasi mini enduro hyper fun, chacun peut trouver le bike qui lui correspond dans cette famille XC. Sur notre boucle de test choisie volontairement très technique pour que les écarts puissent se creuser entre les bikes, il faut noter que les tout suspendus réalisent généralement de meilleurs chronos en montée comme en descente mais la tendance pourrait s'inverser sur des parcours très roulants.

CONDITIONS DU TEST

Le parcours de test commence par une belle petite bosse vraiment très raide avec une adhérence moyenne histoire d'être de suite dans le vif du sujet. Ca se calme un peu après avant d'attaquer une partie très technique avec racines, épingles fermées et coups de cul franchement assassins. Une partie où le 100% de réussite n'est pas garanti et où les écarts entre les vélos se creusent très vite. A la sortie de cette douloureuse partie, un single beaucoup moins raide mais truffé de grosses racines où pédaler rond devient une gageure s'avère idéal pour tester la faculté des bikes à avancer de façon fluide quel que soit l'état du sol ! Un dernier coup de cul permet d'accéder au départ de la première descente, très courte, très rapide, un poil cassante avec des pierres roulantes et quelques grandes courbes à plat, le tout se terminant par une belle dalle raide. On remonte par une grosse piste très roulante jusqu'au départ de la deuxième descente, très sinueuse, sur un single qui longe de nombreux talwegs, très technique avec beaucoup de grosses racines qui cassent la vitesse, des dévers eux aussi truffés de racines et des épingles bien fermées, bref une descente délicate en termes de pilotage. Chaque vélo a réalisé 3 à 4 fois la boucle aux mains de différents testeurs.

MICHELIN WILD MUD ADVANCED 29X2''



Compte-tenu de la période des tests des hardtail, le terrain gras était quasiment garanti, et ça n'a pas raté... On a donc opté pour le Michelin Wild Mud Advanced qui avec sa gomme tendre et ses crampons ''twisted'' offrent une accroche vraiment remarquable dans le gras. Ses crampons sont très espacés type motocross et vraiment déformables, se tordent sous l'effet du pédalage et facilitent le débourrage en reprenant leur forme initiale une fois libérés du sol. Hyper efficace ! Le rendement reste très bon grâce à son petit ballon et son poids super contenu. La garantie pour nous d'exploiter au mieux ces XC !

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Marque AV	Dimensions	Pression	Poids	Marque AR	Dimensions	Pression	Poids
MICHELIN Wild MuD	29 x 2.00	1,7 bar	650 g	MICHELIN Wild MuD	29 x 2.00	1,8 bar	650 g

WARNING ! Le poids s'entend sans pédales et avec les pneus choisis pour la catégorie. Tous les curseurs sont comparables uniquement dans la même catégorie.



3299 €

11,55KG
SANS PÉDALES

MICHELIN
PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM

POSITION MONTÉE / DESCENTE
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
COMPORTEMENT AU FREINAGE
RENDEMENT EN MONTÉE
MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES COMPÉTITEURS QUI CHERCHENT UN MAXIMUM D'EFFICACITÉ AU PÉDALAGE TOUT EN CONSERVANT UN SUPER CONFORT.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 3 ans / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RT3 / **Longueur :** 165 / **Course :** 40 / **Débattement AR. :** 100 / **FOURCHE :** ROCK SHOX Reba RL Préc/Dét/Bloc / **Débattement :** 100 / **Potence :** CUBE / **Guidon :** CUBE / **Selle :** ITALIA / **Tige de selle :** CUBE / **Freins :** SHIMANO XT 180/160 / **Moyeux :** FULCRUM / **Jantes :** FULCRUM Red 66 / **Cassette :** SHIMANO 11-40 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Rocket Ron 29x 2,25 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Dérailleur AV. :** SHIMANO XT /**Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** SHIMANO XT / **Tailles dispo. :** 17"/19"/21"/23" / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1115 / **Longueur des bases :** 452 / **Hauteur boîtier :** 320 / **Angle tube direction :** 70 / **Angle tube de selle :** 72 / **Tube supérieur :** 590 / **Longueur tube direction :** 105 / **Hauteur du cintre :** 1010



Rendement, facilité en terrain cassant, confort.

–

Position trop radicale.

CUBE AMS 100 C:29 RACE

Plus que deux AMS dans la gamme Cube cette année : l'AMS 100C:62 Race et l'AMS100 C:62 SL plus haut de gamme testé ici. Ce modèle "full carbon" (triangles avant et arrière, biellette incluse !), utilise une suspension arrière de type Horstlink avec amortisseur placé sous le tube supérieur. Bizarrement, on ne trouve pas dans cette gamme le carbone C68 plus haut de gamme qui équipe les hardtails, Cube estimant probablement que les purs compétiteurs ne jurent que par le Hardtail ! Cela reste néanmoins un très beau cadre. L'équipement n'est pas en reste avec des suspensions Fox pilotables du guidon, de belles roues DT Swiss, une transmission en Sram XO1 en 1x11 avec plateau en 34 dents, un peu gros à notre avis sur un 29". Le freinage est assuré par des Shimano XT avec des disques de 180 mm devant et 160 mm derrière, un bon compromis.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : CORRECTE> Le Cube combine un tube supérieur généreux avec une grande potence (85 mm). Il offre donc une position assez allongée, parfaite en bosse pour foncer la tête dans le guidon mais qui reste vraiment typée compétition ce qui peut s'avérer délicat à gérer en descente. Sinon, le cintre large (740 mm) s'avère super bien galbé et vraiment agréable en main.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : CORRECT> Aux commandes de ce Cube, on est passé partout mais sans pouvoir réellement mettre du rythme dans les passages les plus techniques : les testeurs y sont allés sur la défensive avec leur poids franchement porté sur l'avant. Et comme l'angle de chasse n'est pas spécialement ouvert, ça ne facilite pas la tâche quand les épingles sont raides et fermées. Le spectre de l'OTB douloureux régnait…

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : BON> Bien entendu, une telle position ne favorise pas particulièrement l'exercice ici non plus... L'avant reste vif et il n'est pas facile de bien trouver la stabilité sur l'angle. Néanmoins, l'AMS ne s'en sort pas si mal grâce à l'excellent grip offert par des suspensions qui filtrent vraiment bien le terrain. On peut donc largement optimiser son potentiel en adaptant le poste de pilotage.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TRÈS BON> Certes, sa stabilité demeure perfectible, mais le Cube offre vraiment un excellent confort dans les portions cassantes, le travail des suspensions impressionne dans cette catégorie de débattement. Voilà un bike vraiment bien suspendu qui s'avère peu physique à piloter dans le détruit, un atout de taille pour les compétiteurs qui pourront vraiment récupérer en descente.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON> Au freinage, le grip de l'arrière est parfait, la roue ne rebondit pas et offre une bonne efficacité de freinage. Dommage encore une fois que la potence nous ait gênés, générant beaucoup de transfert de poids sur l'avant et sur les bras, ce qui fait exagérément plonger la fourche. Si on rajoute l'angle de chasse fermé, pas étonnant de noter cette instabilité.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TOP> Même si en termes de rendement pur, le Cube n'est pas hyper impressionnant, il se montre vraiment hyper efficace face au chrono. Pas extrêmement nerveux, il est donc un peu avare en sensation mais au final, il s'avère diablement efficace au pédalage comme en attestent ses temps au tour sur notre boucle de test, vraiment tout proche des meilleurs. Le bike est notamment super facile en terrain cassant, rapide, il ne bute pas dans le relief grâce à une suspension arrière qui reste sensible sans nuire au rendement. Discret mais très rapide pour résumer.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP> Le Cube offre une motricité phénoménale avec une roue avant littéralement collée au terrain ! Le bike ne cabre pas, même dans le très raide et il suffit de se focaliser sur le pédalage, ce qui simplifie grandement la vie à l'usage pour se sortir des montées les plus difficiles. La grande potence laisse l'avant encore un peu vif pour conserver toujours la bonne trajectoire mais ses qualités sont telles par ailleurs qu'on se sort de n'importe quel passage. Un vrai tracteur !

EN CONCLUSION

Le Cube fait incontestablement partie des bikes de la catégorie parmi les plus efficaces au pédalage. Un pur XC qui dépote dès lors qu'il faut forcer physiquement, que le terrain soit roulant ou pas de surcroît. En descente, il emballe un peu moins notamment dans les sections très techniques du fait d'une position vraiment trop "racing XC" mais son excellent confort lui laisse néanmoins un bon potentiel. Il faudra simplement aménager le poste de pilotage pour en tirer la quintessence quand la pente s'inverse.



4899 € 8,85KG SANS PÉDALES

MICHELIN
PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM

POSITION MONTÉE / DESCENTE
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
COMPORTEMENT AU FREINAGE
RENDEMENT EN MONTÉE
MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

CUBE ELITE SL

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI RECHERCHENT UN PUR XC "RACING" VRAIMENT TRÈS PERFORMANT.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 3 ans / **CADRE :** Monocoque Carbone / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** ROCK SHOX SID RL Préc/Dét/Bloc. / **Débattement :** 100 / **Potence :** SYNTACE F109 / **Guidon :** CUBE Flat Race Bar Pro Carbon / **Selle :** FI'ZI:K / **Tige de selle :** CUBE Superlight / **Freins :** MAGURA MT8 180/160 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS CSW MA 3,9 / **Cassette :** SRAM XG 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Rocket Ron/Thunder Burt 29x 2,25 / **Dérailleur AR. :** SRAM XX1 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM XX1 / **Pédalier :** RACE FACE Next SL Carbon / **Tailles dispo. :** 15"/17"/19"/21"/23" / **Taille :** 42 / **Empattement :** 1090 / **Longueur des bases :** 435 / **Hauteur boîtier :** 300 / **Angle tube direction :** 70 / **Angle tube de selle :** 71 / **Tube supérieur :** 590 / **Longueur tube direction :** 100 / **Hauteur du cintre :** 1010



Rendement, comportement en montée technique, poids plume, tige de selle télescopique.

—

Stabilité perfectible.

Chez Cube, il y a deux familles de vélos à cadre en carbone pour la catégorie hardtail 29" : les Reaction GTC, moins radicaux, et les Elite, avec des matériaux de cadre encore plus élaborés dédiés à la compétition et plus légers. Ces mêmes Elite se divisent encore en C:62 et C:68 qui disposent d'un cadre carbone encore plus abouti... Tout ça pour dire que le Cube Elite C68 SL 29 est donc un bike très haut de gamme. Ce cadre possède un axe de roue arrière en 12 mm traversant, des tubes de section rectangulaire, une colonne de direction conique et un boîtier de pédalier de type pressfit pour un excellent ratio poids / rigidité. Les bases sont également de sections rectangulaires mais les haubans "s'aplatissent" pour permettre une meilleure déformation et donc un gain en confort sans perdre en rigidité latérale pour le rendement. Le montage fait la chasse aux grammes superflus et s'avère tout aussi haut de gamme : fourche Rock Shox SID RL, transmission mono plateau Sram XX1 avec plateau en 34 dents, freins Magura MT8, roues DT Swiss font de ce Cube le bike le plus light de cette catégorie, le seul à passer sous la barre des 9 kg malgré une tige de selle télescopique de série. On ne peut que féliciter Cube pour le montage de ce genre de tige de selle trop peu présente en XC. Pourtant, la légère prise de poids vaut largement le gain en agrément de pilotage. Un grand bravo !

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP> On a dû être entendu l'an dernier lorsqu'on pestait sur la super longue potence puisqu'elle a perdu 20 mm de longueur. Cette fois, avec une potence de 80 mm associée à un cintre large (740 mm), on trouve un poste de pilotage en phase avec le programme tout en conservant un excellent confort. Par ailleurs, le tube de selle est assez redressé et offre une excellente position de pédalage dans les montées raides. Un excellent compromis.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP >Le changement de poste de pilotage métamorphose le Cube dans ce domaine. Autant, l'an dernier, nous étions restés sur la défensive, autant, cette année, on s'est permis de mettre de la vitesse ! Le bike vire dans un mouchoir et se montre particulièrement maniable même dans les épingles les plus sévères. Il reste également assez vif dans les enchaînements rapides de petits virages, bien aidé par son poids plume qui permet de le balancer d'un appui à l'autre sans le moindre effort.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : BON > Lorsque la vitesse augmente en courbe, le Cube est parfois mis à mal au niveau stabilité : son adhérence n'est pas mauvaise mais le vélo reste vif de l'avant à cause d'un angle de chasse un peu fermé. Bref, ce n'est pas l'idéal pour se lâcher complètement dans les virages rapides d'autant que la fourche n'excelle pas en termes de lecture de terrain. Les testeurs ont préféré garder de la marge. L'Elite porte finalement bien son nom puisqu'il demeure un vélo exigeant même si l'on a pu constater des progrès depuis l'an dernier.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : BON> Le confort du Cube s'inscrit dans la moyenne supérieure de la catégorie bien que la fourche ne soit pas fan des gros impacts, talonnant assez facilement ce qui induit les chocs dans les bras qui vont avec... Mais c'est surtout la stabilité qui reste perfectible malgré les progrès réalisés dans ce domaine grâce à la potence plus courte. Là aussi, l'angle de chasse un poil fermé ne favorise pas la stabilité et le bike n'offre pas la sécurité des meilleurs lorsqu'il s'agit de lâcher les freins dans la pente. Il reste vif avec une tendance à gigoter si le terrain est cassant.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : CORRECT> Sur les gros freinages en pleine pente, la fourche a un peu trop tendance à plonger au point de talonner si le terrain est bien cassant. Le confort et la stabilité en pâtissent, obligeant le pilote à anticiper davantage son freinage. Quant aux freins, ils sont très progressifs mais manquent d'un peu de puissance pour convaincre complètement.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TOP> C'est un vrai plaisir de pédaler au guidon du Cube, son rendement étant sans contestation au niveau des références de la catégorie. Rigide, le vélo dégage une sensation de légèreté et on le sent vivre et répondre aux moindres sollicitations des pédales. Vif et nerveux à la relance, il part dès qu'on appuie sur les pédales, une vraie bombe ! Un des dragsters de la catégorie, ultra convaincant.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP> En montée technique, le Cube prend le top malgré son mono plateau en 34 (en X11 heureusement) qui limite un peu les ardeurs dans les parties très raides. Mais sa nervosité et sa motricité sont telles que l'on se sort des passages les plus délicats avec brio. Grâce à sa position hyper homogène, le Cube ne cabre pas et ne patine jamais alors que sa maniabilité dans les épingles fermées en fait un sacré outil en montée technique.

EN CONCLUSION

Le Cube Elite C68 SL 29 est super convaincant en montée grâce à son rendement tout bonnement excellent et ses super facultés pour franchir les montées coriaces. Cerise sur le gâteau, il progresse cette année en descente ce qui le rend encore plus polyvalent. Bon, cela reste un vélo exigeant à cause d'une stabilité encore perfectible mais on peut tout de même descendre sur un bon rythme pour la catégorie. Ce n'est pas le VTT le plus homogène de la catégorie puisqu'il performe surtout en montée mais on peut désormais descendre sans se mettre terreur !



GENESIS TARN 20

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI CHERCHENT UN BIKE SIMPLE ET AMUSANT POUR AFFRONTER DES TERRAINS TECHNIQUES EN HARDTAIL.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** CrMo Double Butted / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** ROCK SHOX Reba RL Préc/Dét/Bloc. / **Débattement :** 120 / **Potence :** GENESIS / **Guidon :** GENESIS / **Selle :** GENESIS / **Tige de selle :** KS / **Freins :** SHIMANO 180/160 / **Moyeux :** KT / **Jantes :** WTB Scraper i45 / **Cassette :** SHIMANO 11-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Chronicle 27,5x3,00 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** RACE FACE / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 48 / **Empattement :** 1185 / **Longueur des bases :** 445 / **Hauteur boîtier :** 308 / **Angle tube direction :** 68,5 / **Angle tube de selle :** 71 / **Tube supérieur :** 650 / **Longueur tube direction :** 105 / **Hauteur du cintre :** 1020



Facile, joueur, confortable, stable.

–

Rendement.

Genesis, marque anglaise spécialisée dans les rigides, ne propose donc aucun tout suspendu. La gamme VTT n'est pas très étoffée mais compte tout de même quatre modèles qui valent le détour, notamment les Tarn et les Latitude. Il y a deux Tarn dans la gamme, le 10 tout rigide et le 20 testé ici. Il dispose d'un beau cadre en chromo 4130 très semblable visuellement au High Latitude en 29" testé également mais avec bien entendu les aménagements nécessaires pour passer en 27.5 Plus, à commencer par le standard Boost et un gros dégagement autour du pneu. Le Chromo 4130 est un acier aux très bonnes propriétés mécaniques qui permet de conserver des tubes de petites sections sans perdre en fiabilité et donc, de conserver du confort, notamment au niveau des bases et des haubans ici particulièrement fins. Le cadre apparaît super sobre avec de simples tubes ronds et on note juste un sloping hyper prononcé avec des haubans alignés au top tube. Sur ce modèle, on trouve une fourche Rock Shox Reba en 120 mm de débattement, une transmission Shimano XT en 1x11 vitesses et un plateau raisonnable de 30 dents mais aussi une tige de selle télescopique à commande sous la selle et non au guidon, super bien venue quand même ! Un montage davantage typé trail que XC qui pénalise en toute logique le Genesis sur la balance.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP> Le Tarn 20, particulièrement long, est doté d'une potence très courte de 55 mm et d'un guidon de 740 mm ce qui donne un bike à la géométrie typée enduro moderne. Certes, ce n'est pas pour nous déplaire mais cela risque de dérouter un peu les XC men forcément habitués aux géométries plus "crosseuses". En fait, on a l'impression d'être assis sur un endurigide ! Malgré tout, la position reste agréable en montée et fonctionne aussi dans des programmes moins radicaux. Bref, le compromis s'avère très réussi.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP> Le Tarn est vraiment surprenant dans ce domaine. En effet, alors qu'aucun des voyants n'est au vert pour claquer des perfs dans ce domaine (embonpoint, bases longues, empattement de DH…), le Genesis se montre vif, maniable et particulièrement joueur dans les portions sinueuses. Il n'est pas camion pour un sou quand il faut enchaîner du virolo rapidement et s'avère super à l'aise dans les épingles bien fermées et très raides. Parfait !

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP> En grande courbe, le bike est top également mais là, c'est logique pour les raisons évoquées plus haut. Ce vélo est super bien posé sur ses appuis grâce à un empattement conséquent et une position équilibrée qui permet de bien gérer ses appuis. En s'énervant vraiment, on peut partir en glisse mais dans la catégorie, c'est un épouvantail : gros grip, grosse stabilité, là encore c'est parfait !

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP> Le Tarn 20 est de loin le plus confortable de cette catégorie. Le cadre en acier déjà conciliant par conception est assorti de gros boudins qui filtrent le terrain à merveille et font des ravages dans ce domaine. Même la Reba, qui n'aime pas trop les gros impacts d'habitude, se fait complètement oublier ! Et comme la stabilité est au diapason, ça avoine sévère dans le rapide ! Un bike facile et sécurisant.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Dans ce domaine, c'est encore le grip extra et le confort parfait offerts par les pneus qui permettent au Tarn 20 d'être performant, ce à quoi il ne faut pas oublier de rajouter sa stabilité, bluffante pour un hardtail. Il ne lui manque que des freins un peu plus puissants pour passer au top car il faut parfois tirer fort sur les leviers...

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : CORRECT > Autant c'est la fête en descente au guidon du Tarn 20, autant ça l'est nettement moins en montée, surtout si c'est roulant et qu'il faut pédaler au train. Le rendement s'avère clairement en deçà de la moyenne de la catégorie et il y a un assez gros écart avec les meilleurs bikes de la catégorie ce qui s'avère un peu rédhibitoire chez les adeptes du XC... En gros, une montée prend 10% de temps supplémentaire : compétiteurs, passez votre chemin !

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP > Quand il faut épater les copains en franchissant des passages de dingues sans mettre pied à terre, le Tarn 20 semble le partenaire idéal ! Malgré son empattement "extra", il reste très maniable en bosse, ne cabre pas et surtout, démontre une motricité vraiment impressionnante. Bilan, si vous avez les jambes, rien ne vous résistera ! Vous irez lentement en bosses certes, mais vous serez sur votre vélo. Un choix...

EN CONCLUSION

Le Tarn 20 n'est clairement pas un bike de race mais il s'adresse à tous ceux qui roulent uniquement pour le plaisir, sans notion de performance en bosses, et qui recherchent un play bike simple qui leur permet de s'éclater en terrain technique à moindre frais. Voilà un vélo attachant, amusant, très efficace en descente et avec lequel la montée ne pourra qu'être que contemplative !

DÉBAT.
120

29”

1999 € 13,65KG SANS PÉDALES

MICHELIN
PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES RIDERS QUI CHERCHENT UN BIKE FIABLE POUR ENQUILLER SANS SE POSER DE QUESTION EN DESCENTE, QUITTE À ROGNER UN PEU DE PERF EN BOSSE.

GENESIS HIGH LATITUDE

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** CrMo Double Butted / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** SR Suntour Aion RC Préc/Dét/Bloc. / **Débattement :** 120 / **Potence :** GENESIS / **Guidon :** GENESIS / **Selle :** GENESIS / **Tige de selle :** KS / **Freins :** SHIMANO 180/160 / **Moyeux :** SHIMANO Deore / **Jantes :** ALEXRIMS Volar 2,5 TCS / **Cassette :** SHIMANO 11-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS High Roller II/ Ardent 29x2,30/29x2,25 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** SAMOX / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1165 / **Longueur des bases :** 425 / **Hauteur boîtier :** 310 / **Angle tube direction :** 67 / **Angle tube de selle :** 71 / **Tube supérieur :** 620 / **Longueur tube direction :** 105 / **Hauteur du cintre :** 1045



Compromis maniabilité/stabilité, position, géométrie.

—

Poids, rendement, puissance des freins.

Présentation : Peu de VTT chez Genesis et surtout, aucun tout suspendu ! Néanmoins, on trouve au catalogue des vélos intéressants à l'image des Tarn et des Latitude, ces derniers existant sous deux formes, le classique en 27.5 et le High Latitude en 29” testé ici. Il dispose d'un beau cadre en chromo 4130, un acier aux très bonnes propriétés mécaniques qui permet de conserver des tubes de petites sections sans perdre en fiabilité et donc de conserver du confort, notamment au niveau des bases et des haubans particulièrement fins. Le cadre apparaît super sobre avec de simples tubes ronds et seul le sloping hyper prononcé saute aux yeux, avec des haubans alignés au top tube. Sur ce modèle, on trouve une fourche SR Suntour Aion RC en 120 mm de débattement, une transmission Shimano XT en 1x11 vitesses, un plateau raisonnable de 30 dents et une tige de selle télescopique à commande sous la selle et non au guidon, particularité bien anglaise pourrait-on dire, mais ce réglage demeure quand même bien venu... Ce montage plutôt typé trail que XC pénalise en toute logique le Genesis sur la balance.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > La position offerte par le High Latitude est très proche de ce que propose le Tarn 20, à savoir une position typée enduro avec cintre large et potence très courte. Le High Latitude étant un poil plus court, il s'avère un peu moins radical que le Tarn 20 mais cette position typée fait la part belle en descente tout en restant très agréable en bosse. Excellent compromis.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP > Ce Genesis se montre impeccable lorsqu'il faut franchir des épingles raides et fermées. La position rassurante et l'angle de chasse bien ouvert pour la catégorie permettent de bien conserver de la vitesse. Les changements d'angle sont vifs, le bike incisif et on le pilote à la manière d'un enduro lorsqu'il faut se faufiler le long des talwegs du parcours de test. Efficace et facile à la fois.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Le High Latitude se montre très efficace en grandes courbes également, la position idéale pour bien répartir ses appuis participant aussi à cette réussite. Le Genesis se cale bien sur l'angle, la fourche lit bien le terrain et il reste assez tolérant quand le terrain se dégrade, pour un hardtail évidemment... A ce jeu, il s'avère moins impressionnant que le Tarn 20 mais suffisamment performant pour conserver le top.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP> C'est le même son de cloche lorsqu'il faut lâcher les freins dans les portions détruites. Nettement moins facile et moins performant que le Tarn 20, il se montre malgré tout plus stable et plus confortable que la plupart des bikes de cette catégorie. Ça reste physique et exigeant, mais le vélo est exploitable et permet de s'amuser.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON> Au freinage, le High Latitude est stable et relativement confortable une fois de plus, mais ses freins manquent d'un peu de puissance pour pouvoir prétendre au top. Et comme il permet de descendre déjà assez vite, ça se sent plus qu'avec d'autres.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : CORRECT > On touche ici au point faible du bike et Dieu sait si c'est important pour les adeptes du XC ! Ce n'est clairement pas un bike taillé pour la compétition même s'il monte très correctement, mais il ne peut rivaliser en termes de rendement pur avec les meilleurs de la catégorie, moins vif, plus pataud, notamment dans les relances qui manquent de peps. Au train, c'est mieux, surtout si le terrain n'est pas super propre : il bute peu dans le relief mais parvient à bien maintenir sa vitesse.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON> C'est à ce jeu que le manque de nervosité se paye un peu plus cher. Contrairement au Tarn 20, il ne peut pas se reposer sur une motricité sans faille pour mieux tirer son épingle du jeu que d'autres... Néanmoins, il motrice bien, se montre assez maniable mais manque de dynamisme pour sortir les passages les plus compliqués en no-foot.

EN CONCLUSION

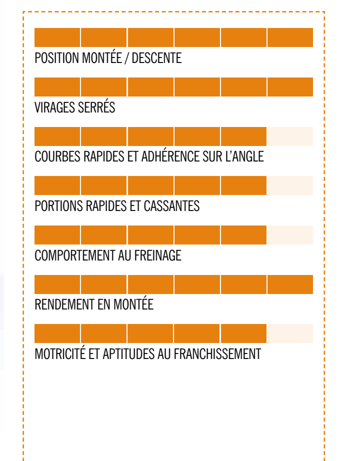
Le Genesis High Altitude est vraiment très proche du Tarn 20, avec un cadre et des composants presque identiques et pourtant, sur le terrain, il y a d'assez gros écarts. Ce High Altitude s'avère un peu plus délicat à piloter en descente, moins confortable mais surtout sans être vraiment plus performant en montée. Au mieux, il perd en capacité de franchissement ce qu'il gagne un peu en rendement, mais nos faveurs vont plutôt au Tarn 20, surtout si vous aimez les trails techniques.







PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM



LAPIERRE PRO RACE 627

POUR QUI ?

POUR LES COMPÉTITEURS ET LES RANDONNEURS QUI CHERCHENT UN BIKE HYPER HOMOGÈNE POUR SE FAIRE PLAISIR SUR UN LARGE PANEL DE TERRAINS.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 5 ans / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** ROCK SHOX Reba RL Préc/Dét/Bloc. / **Débattement :** 100 / **Potence :** EASTON EA50 / **Guidon :** LAPIERRE Nico Vouilloz / **Selle :** FIZIK / **Tige de selle :** EASTON EA50 / **Freins :** SHIMANO XT 180/160 / **Moyeux :** FORMULA / **Jantes :** DT SWISS 466D / **Cassette :** SHIMANO 11-40 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Rocket Ron 27,5x 2,25 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Dérailleur AV. :** SHIMANO XT /**Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** SHIMANO XT / **Tailles dispo. :** XS/S/M / **Taille :** 45 / **Empattement :** 1180 / **Longueur des bases :** 420 / **Hauteur boîtier :** 295 / **Angle tube direction :** 69,5 / **Angle tube de selle :** 71,5 / **Tube supérieur :** 600 / **Longueur tube direction :** 120 / **Hauteur du cintre :** 990



Position, grande polyvalence montée/descente.

−

Fourche qui manque de rigueur pour les plus énervés.

Chez Lapierre, les bêtes de XC Hardtail sont les Pro Race, une famille étendue avec des modèles en alu, d'autres en carbone, le tout décliné en 27.5" ou 29". De quoi combler tout le monde ! Le Pro Race 627 est l'un des modèles en 27.5" en carbone haut de gamme doté d'un cadre "full carbone" qui dispose d'une colonne de direction conique, d'un boîtier de pédalier de type Pressfit et d'un axe de roue arrière traversant pour un meilleur ratio poids / rigidité. On apprécie également le tube de selle de petit diamètre, assez rare sur les hardtails, mais qui apporte pourtant un surcroît de confort indéniable. Bien vu. Le montage de ce PR627 est soigné, avec notamment un groupe Shimano XT qui fournit les freins et la transmission, en 2x11 vitesses ici, bien venu pour soulager les guiboles dans les longues et (très) raides ascensions. On trouve aussi de belles roues DT Swiss, des composants Easton et une fourche Rock Shox Reba RL à commande au guidon.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP> Lapierre fait partie des rares marques qui équipent leurs vélos de XC d'une petite potence (70 mm ici), pour notre plus grand bonheur ! Ca ne pénalise pas en montée et c'est tellement mieux en descente qu'on ne devrait jamais s'en priver. Certes, c'est un peu moins racing mais au moins, ça reste 100% exploitable en randonnée. Le poste de pilotage, un peu haut de l'avant, offre l'un des meilleurs conforts de la catégorie alors que le tube de selle assez droit, s'avère efficace et confortable dans les longues ascensions. Seul le guidon aurait mérité d'être un peu plus large (720 mm) mais pas de quoi lui coûter le top non plus !

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP> Avec sa super position, le Lapierre est un régal en petits virages. On engage facilement les épaules même dans les épingles bien raides et bien fermées et on peut conserver de la vitesse. C'est également l'un des vélos les plus joueurs dans les enfilades de virolos grâce notamment à un boîtier de pédalier bien bas et des bases plutôt courtes pour la catégorie. Un XC fun à piloter !

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Dans les courbes qui se négocient à haute vitesse, sans atteindre toutefois le niveau de performance des meilleurs, le PR729 permet de passer bien vite tout de même, notamment grâce à sa position très homogène qui permet de bien charger l'avant et de bien sentir le grip. Sa rigidité bien gérée le rend aussi assez tolérant aux imperfections du terrain quand de vilaines racines jalonnent la trajectoire par exemple. Un très bon vireur ce Lapierre, indiscutablement.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TRÈS BON> Dans les portions rapides et cassantes, le Lapierre reste stable et pas trop inconfortable pour la catégorie. Seule sa fourche s'avère un peu juste parfois, notamment lorsqu'on est surpris par un gros impact. Elle peut alors talonner assez sèchement et on le sent bien passer dans les poignets, ce qui invite à en garder sous le pied quand le terrain devient très exigeant. Néanmoins, on peut mettre du bon gaz aux commandes de ce Lapierre Pro Race qui ne se fait pas lâcher par ses rivaux...

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON> Dans ce registre également, ce sont les qualités dynamiques de la fourche qui limitent le potentiel du Lapierre. En effet, les freins font bien leur boulot : le bike est stable avec une adhérence et un confort de l'arrière très honnêtes mais la fourche plonge un peu trop à notre goût. Un facteur surtout gênant sur les freinages très raides où le transfert des masses est logiquement plus important.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TOP> Même s'il est testé ici dans une version moins haut de gamme que le 29" de l'an dernier, le rendement de ce PR 627 reste top. Il se hisse au niveau des tout meilleurs dans ce domaine même si quelques vélos sont encore plus démonstratifs. Le Lapierre PR627 Carbon demeure à l'aise partout, en montée raide ou dans les portions roulantes mais il se montre particulièrement à l'aise en terrain un peu cassant où son excellent confort lui permet de bien conserver sa vitesse en ne tapant pas exagérément dans le relief. Il dégage alors une agréable sensation de facilité.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON> En revanche, en ce qui concerne le franchissement, le 29" testé l'an dernier continue de faire plus forte impression. Le 27.5" reste plus volage de l'avant quand c'est très raide et donc plus technique à exploiter. Le placement du corps se monte aussi plus délicat à gérer. De même, la motricité est moins bonne et si le Lapierre s'avère certes un peu plus nerveux, ce qui est avantageux pour se faufiler dans les épingles bien fermées en bosse, il patine aussi plus facilement. Sinon, on aime le petit plateau de 26 dents qui apporte de l'agrément quand les difficultés durent longtemps.

EN CONCLUSION

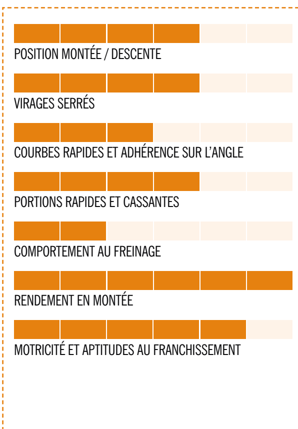
Ce Lapierre PR627 est vraiment très réussi car il n'a pas beaucoup de lacunes. Dans chaque registre, on peut certainement trouver encore mieux mais au global, il est toujours présent dévoilant systématiquement un comportement homogène avec de très bonnes performances, en montée comme en descente. Il fait partie de ces bikes qui savent monter et descendre vite en restant plaisant à rider, une denrée rare et surtout, précieuse ! Seule la fourche, pas aussi rigoureuse que d'autres consœurs haut de gamme, pourra gêner les plus énervés du pilotage. Bref, un top vélo pour la majorité des pilotes puisqu'il sait aussi se montrer docile pour les randonneurs, et donc, ne pas s'enfermer dans un comportement exclusivement race.







PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM



MONDRAKER PODIUM PRO SL

POUR QUI ?

POUR LES COMPÉTITEURS ADEPTES DE CHANGEMENTS DE RYTHME SUR DES BOUCLES COURTES ET PÊCHUES.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** ROCK SHOX RS1 Préc/Dét/Bloc. / **Débattement :** 100 / **Potence :** Intégrée Carbone / **Guidon :** ONOFF Peak Carbon / **Selle :** FI'ZI:K / **Tige de selle :** ONOFF Carbon / **Freins :** SRAM XO 160/160 / **Moyeux :** SRAM X0 / **Jantes :** ONOFF Carbon 29 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ikon 29x2,20 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM X0 / **Pédalier :** SRAM X01 Carbon / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1100 / **Longueur des bases :** 438 / **Hauteur boîtier :** 300 / **Angle tube direction :** 70 / **Angle tube de selle :** 72 / **Tube supérieur :** 600 / **Longueur tube direction :** 100 / **Hauteur du cintre :** 965



Nervosité, relance, look de tueur.

—

Confort, tolérance.

Dans sa gamme, Mondraker dispose de trois Podium Carbon, des XC haut de gamme à la conception innovante avec un cadre 100% carbone qui a la particularité d'avoir une potence intégrée. Dans les faits, elle n'est intégrée qu'à la ligne du cadre et vient dans le prolongement du tube supérieur. Cette technologie permet selon Mondraker d'optimiser la rigidité au niveau de la colonne de direction en augmentant sensiblement l'écart entre le tube supérieur et le tube diagonal sans pour autant avoir une colonne de direction démesurée. Son équipement est au diapason avec une fourche Rock Shox RS1, une transmission Sram X01 avec un mono plateau de 32 dents et des jantes en carbone. Un montage vraiment racing mais on regrette cependant le montage d'un disque en 160 mm devant, un peu faible sur un 29". Sinon, il fait partie des vélos qui passent sous la barre des 10 Kg, bien joué.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : BONNE

Le Mondraker propose une position bien dans l'esprit de la catégorie avec un tube de selle pas trop incliné qui favorise l'efficacité en montée. Néanmoins, la potence vraiment longue (95 mm) et basse lui fait perdre des points d'autant que le tube supérieur est assez long et ne nécessite donc pas d'avoir autant de longueur. En l'état, la position est vraiment basse de l'avant avec beaucoup de poids sur les bras. C'est top pour avoiner dans le roulant ou les faux plats montants mais évidemment beaucoup moins en descente. Une position vraiment très typée.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : BON > Compte tenu de la conception du bike avec la potence qui vient rapidement buter contre le cadre, on aurait pu s'attendre à bien pire dans ce domaine ! En effet, si le rayon de braquage reste assez limité, dans les enfilades assez rapides de petits virages, cela n'est pas gênant. Finalement, on vire surtout sur l'angle et le Mondraker se montre assez vif dans ce domaine grâce à des changements d'angle efficaces. Le problème intervient uniquement dans les épingles très lentes, hyper raides et engagées mais normalement, dans son programme, il n'en croisera pas des masses... Sur notre parcours, certaines épingles passent avec le guidon quasiment à 90° : un test n'est-il pas fait pour pousser le matos à ses limites ? Bref... Dans ces conditions, on peut néanmoins se servir de la butée pour faire pivoter l'arrière mais malgré tout, on est sorti un peu large dans l'épingle la plus fermée du parcours.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : CORRECT > Très rigide, le Mondraker manque de grip et de tolérance en grandes courbes sur terrain difficile, la potence longue n'aidant pas non plus à avoir une grosse confiance sur l'avant... Il réagit vivement quand des racines dépassent sur la trajectoire et il s'agit donc d'avoir de bonnes notions de pilotage pour le dompter à haute vitesse.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : BON > Quand il faut lâcher les freins dans le rapide, le Mondraker reste très stable (vraiment très stable) mais que ce bike est rigide ! Un vélo vraiment physique à piloter, qui n'épargne pas le pilote. Il vaut mieux se caler sur un rythme inférieur afin de récupérer et miser sur la bosse à venir pour porter une attaque.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : MOYEN > Ici, c'est d'une part la puissance moyenne des freins avec les deux disques en 160 mm qui pénalise le vélo, et d'autre part son adhérence de l'arrière qui se montre assez précaire. La roue arrière rebondit franchement et pénalise l'adhérence et donc l'efficacité du freinage. Le poids du pilote bien porté sur l'avant ne l'avantage vraiment pas non plus dans ce registre. Heureusement, la stabilité reste très bonne.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TOP > Le Mondraker fait preuve d'un rendement vraiment top, notamment en danseuse où la nervosité est simplement monstrueuse ! Par contre, gare au terrain accidenté où le bike brasse bien le pilote du fait de son énorme rigidité. En certaines occasions, l'efficacité peut en pâtir un peu mais le bike ne bute pas trop dans les obstacles et conserve bien sa vitesse.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON > Etrangement, cette position vraiment basse de l'avant ne favorise pas tant que cela le Mondraker dans les portions raides et techniques. Elle oblige finalement à abuser de la danseuse (tout comme sa transmission en mono plateau de 32 dents) pour se sortir des passages les plus durs. Comme sa nervosité est irréprochable, il s'en sort bien mais seulement si l'adhérence du terrain est impeccable sinon, ça se complique un peu. En effet, le bike est tellement bas de l'avant que l'arrière n'est pas assez chargé pour motricer à la perfection, ce qui lui coûte la mention top !

EN CONCLUSION

Avec sa bouille hyper agressive et racée, le Mondraker Podium ne prend pas en traître : c'est une boule de nerf à dompter ! Un bike très physique qui ravira les adeptes des changements de rythme et des grosses accélérations, mais à réserver pour la compétition et pour les pilotes bien affûtés physiquement qui pourront en tirer la quintessence. Randonneurs, passez votre chemin car ce vélo reste élitiste en comportement et ne facilite pas la vie en descente. Bref, un bike taillé pour des courses de XC rapides et roulantes, avec assez peu de dénivelé.

DÉBAT. 100

29"

7999 € 9,35KG SANS PÉDALES

MICHELIN

PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

ORBEA ALMA

POUR QUI ?

POUR LES COMPÉTITEURS PURS ET DURS QUI NE JURENT QUE PAR LA PERFORMANCE AU PÉDALAGE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie / **CADRE :** Monocoque Carbone / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** Fox 32 Float 100 iRD Préc/Dét/3modes / **Débattement :** 100 / **Potence :** FSA OS-99 / **Guidon :** FSA K-Force / **Selle :** ITALIA / **Tige de selle :** FSA K-Force / **Freins :** SHIMANO XTR Race 180/160 / **Moyeux :** MAVIC Crossmax SL / **Jantes :** MAVIC Crossmax SL / **Cassette :** SHIMANO XTR 11-40 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ikon 29x2,20 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XTR Di2 / **Dérailleur AV. :** SHIMANO XTR Di2 /**Commandes :** SHIMANO XTR Di2 / **Pédalier :** SHIMANO XTR / **Tailles dispo. :** M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1090 / **Longueur des bases :** 436 / **Hauteur boîtier :** 308 / **Angle tube direction :** 70,5 / **Angle tube de selle :** 71,5 / **Tube supérieur :** 590 / **Longueur tube direction :** 100 / **Hauteur du cintre :** 1000



Rendement, efficacité en montée technique, poids, équipement luxueux.

—

Agrément en descente, stabilité.

Chez Orbea, les bêtes de XC sont les Alma, une grande gamme qui compte pas moins de neuf vélos. Cet Alma M LTD, le super haut de gamme de la famille, dispose d'un magnifique cadre carbone monocoque avec un tube diagonal généreusement dimensionné mais un top tube et des haubans de sections relativement fines afin de laisser de l'élasticité au cadre sans perdre en rigidité latérale. Dans le même but, les bases sont cintrées. Sinon, on retrouve bien entendu une colonne de direction conique, un boîtier de pédalier de type pressfit et un axe de roue arrière traversant pour une rigidité optimale dans ses zones soumises à de grosses contraintes. Pour le montage, on ne trouve que des éléments très haut de gamme : Fourche Fox 32 100iRD avec gestion électronique (et automatique) du blocage, roues Mavic Crossmax SL, freins et transmission Shimano XTR avec commandes Di2 (électriques) en double plateaux. A noter qu'un mode permet de n'utiliser qu'une commande et le groupe gère tout seul le passage au développement suivant. Il décide à votre place en fait ! Vraiment top ! Un montage excellent qui lui permet d'être largement sous la barre des 10 Kg. Bref, une bête de course...

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TRÈS BONNE > Malgré le programme du bike clairement orienté race, la position proposée n'est pas trop radicale. Elle est même idéale au pédalage avec un tube de selle à l'inclinaison parfaite et une assise qui invite à envoyer. En descente, c'est moins bien avec la potence de 85 mm assortie d'un guidon de 700 mm de large seulement mais ça reste exploitable car l'Orbea n'est pas super bas de l'avant. Du coup, on n'a pas trop de (sur)poids sur les bras.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : BON > L'Orbea se montre particulièrement maniable à faible vitesse lorsqu'il faut se faufiler entre les arbres. Il tourne même particulièrement court et fait également preuve de bons changements de caps avec une belle vivacité dans les enfilades de virolos. Ce bon bilan se ternit vite dès lors que la pente s'énerve : les épingles les plus raides et les plus fermées ne sont pas évidentes à tourner, le vélo manque d'angle de chasse et invite à la prudence... On tourne, mais sans chercher à mettre de la vitesse.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : CORRECT> Là encore, en grandes courbes, l'Orbea n'invite pas spécialement à mettre un maximum de vitesse. En mode "éco", quand la descente sert à se reposer, pas de souci : l'Alma se laisse emmener et se montre même assez tolérant et pas si usant à rider. Evidement, c'est un bike rigide et donc sensible au terrain mais il demeure assez prévisible et on peut s'appuyer sur sa précision sans faille. En revanche, on ne peut pas rivaliser en termes de vitesse pure avec les meilleurs de la catégorie du fait d'une géométrie trop typée : le vélo semble court et le grip sur l'angle pas au niveau des meilleurs dès que l'on cherche à mettre vraiment de la vitesse.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : CORRECT > La stabilité et le confort ne sont pas vraiment les points forts de l'Orbea lorsqu'il faut s'enquiller des portions cassantes. La fourche fait bien son boulot en épargnant assez bien les bras du pilote mais que ça tape derrière ! Les cuisses travaillent dur, c'est physique... Notez au passage que le bike est assez bruyant également et résonne assez fort dans le détruit : un peu déroutant au début mais on s'habitue.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > La puissance des freins est impeccable pour le programme d'autant qu'Orbea a eu la bonne idée d'équiper son bike d'un disque de 180 mm devant. De plus, la fourche apporte un excellent confort pour la catégorie et du grip, mais en revanche, ça tape toujours beaucoup de l'arrière, trop pour être vraiment efficace. La roue arrière rebondit et ne colle pas assez au terrain.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TOP > Au niveau du rendement, ça envoie sévère avec l'Alma ! Vraiment super nerveux, il dépote dans les portions roulantes où il se montre vraiment facile à emmener. C'est l'un des dragsters de la catégorie ! En revanche, il demeure usant quand le terrain se dégrade, a tendance à buter dans les obstacles et à perdre assez facilement sa vitesse. Un point faible qu'il compense par ses relances fulgurantes qui lui permettent de ne pas perdre la mention top même si le pilote laisse des plumes pour emmener l'afaire... Il faut un physique de gaillard !

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP > Avec son double plateau qui permet de temporiser dans les passages techniques et de ne pas rester trop longtemps en zone rouge, l'Orbea se montre agréable dans les passages raides et techniques d'autant que sa motricité est très bonne. Pas sensible au cabrage quand la pente s'affole, il se montre en prime vraiment hyper maniable dans les épingles et se faufile super bien. Vraiment un excellent grimpeur.

EN CONCLUSION

L'Orbea ne prend pas en traître : c'est une bête de race pour le XC et aucune concession n'a été faite à la performance en bosse. Doté d'un rendement fabuleux pour claquer des temps en montée quitte à laisser de côté le plaisir de descendre, il sait rester humain quand la pente s'inverse et ne met pas son pilote en difficulté tant qu'on se contente de rester en mode "éco". Difficile en revanche d'essayer de mettre de la vitesse car l'Orbea Alma M-LTD devient alors très exigeant techniquement et physiquement.



ROCKY MOUNTAIN VERTEX 970 RSL

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI CHERCHENT UN BIKE DE XC TRÈS HOMOGÈNE, EFFICACE AU PÉDALAGE SANS SE GÂCHER LE PLAISIR EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** ROCK SHOX SID RL Préc/Dét/Bloc. / **Débattement :** 100 / **Potence :** RMB / **Guidon :** ROCKY MOUNTAIN Zero9 Flat / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCKY MOUNTAIN SL / **Freins :** SHIMANO XT 180/160 / **Moyeux :** SHIMANO XT / **Jantes :** WHELLTECH Helix TR25 / **Cassette :** SHIMANO XT 11-40 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ikon 29x2,20 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XTR / **Dérailleur AV. :** SHIMANO XT /**Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** RACE FACE Aeffect / **Tailles dispo. :** XS/S/M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1095 / **Longueur des bases :** 438 / **Hauteur boîtier :** 306 / **Angle tube direction :** 70 / **Angle tube de selle :** 71 / **Tube supérieur :** 580 / **Longueur tube direction :** 100 / **Hauteur du cintre :** 1000



Efficacité en terrain exigeant, motricité, vivacité, compromis montée/descente.

–

Stabilité et position perfectible.

Chez Rocky Mountain, les Vertex sont dédiés au XC et cette année, c'est un 970 RSL que nous avons testé, un des plus haut de gamme de la famille. Le cadre est très travaillé avec une colonne de direction conique, un boîtier de pédalier généreusement dimensionné en press-fit et un axe de 12 mm traversant pour une rigidité optimale au pédalage. On apprécie aussi le sloping particulièrement prononcé qui favorise la maniabilité. Le tube supérieur se sépare en deux devant le tube de selle pour venir former les haubans qui s'aplatissent vers leur milieu pour favoriser la déformation et ainsi le confort, bien venu dans cette catégorie pas suspendue de l'arrière... Dans le même but, la tige de selle en 27.2 mm de diamètre, offre davantage de confort en se déformant. La fourche Rock Shox SID RL accompagne les freins et transmission Shimano avec le groupe XT. Rocky Mountain a conservé un double plateau (28/38) qui associé à la cassette 11 vitesses en 11/40 laisse une belle plage d'utilisation. Notez que le dérailleur, pièce névralgique, est en XTR quant à lui, bien vu. Un beau montage qui lui permet de rester placé en prix avec son cadre très haut de gamme.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TRÈS BONNE > La position est un peu typée race avec un poste de pilotage assez bas et une potence un peu longue (90 mm). Heureusement, le top tube n'est pas démesurément long et le pilote n'est donc pas extrêmement allongé sur le bike. Néanmoins, le Rocky supporterait sans problème 10 mm à 15 mm de potence en moins mais à chacun d'en juger. En descente, on apprécie le sloping hyper prononcé des plus agréables dans les passages lents et techniques.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Le Vertex se montre très maniable dans les évolutions lentes, notamment dans les épingles bien fermées grâce à une géométrie réussie. Néanmoins, la position un poil sur l'avant n'invite pas spécialement à essayer de mettre un maximum de vitesse. Avec une potence plus courte, ce serait mieux. Dans les enfilades rapides de petits virages, le Rocky demeure toujours ce bike super vif et joueur que l'on connaît.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Le Vertex reste très bon quand la vitesse augmente en virage : l'accroche sur l'angle est bonne dans les courbes à plat mais la fourche peut manquer d'un peu de rigidité pour les pilotes les plus optimistes ou les plus lourds en terrain exigeant et la petite perte de précision induite pénalise la vitesse de passage. Dommage, car la rigidité du cadre est par ailleurs super bien gérée, avec des réactions jamais trop vives ni malsaines. Là encore, une potence plus courte permettrait de soulager un peu la fourche et de gagner en efficacité.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TRÈS BON > Dans les portions rapides, le Vertex se montre stable mais sans être aussi sécurisant que les tout meilleurs dans ce registre. Par contre, il se montre plutôt plus confortable que la moyenne des bikes testés ici, souvent bien moins conciliants sur les impacts. Le Rocky filtre mieux le terrain.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Au freinage, on continue de profiter d'une bonne stabilité et de freins efficaces mais surtout, l'arrière reste étonnamment bien collé au sol pour la catégorie. Un des gros points forts du Rocky ! Du coup, l'adhérence est au top, l'une des meilleures de la catégorie, et on peut vraiment retarder son freinage sans craindre la sortie de piste. Tout bon !

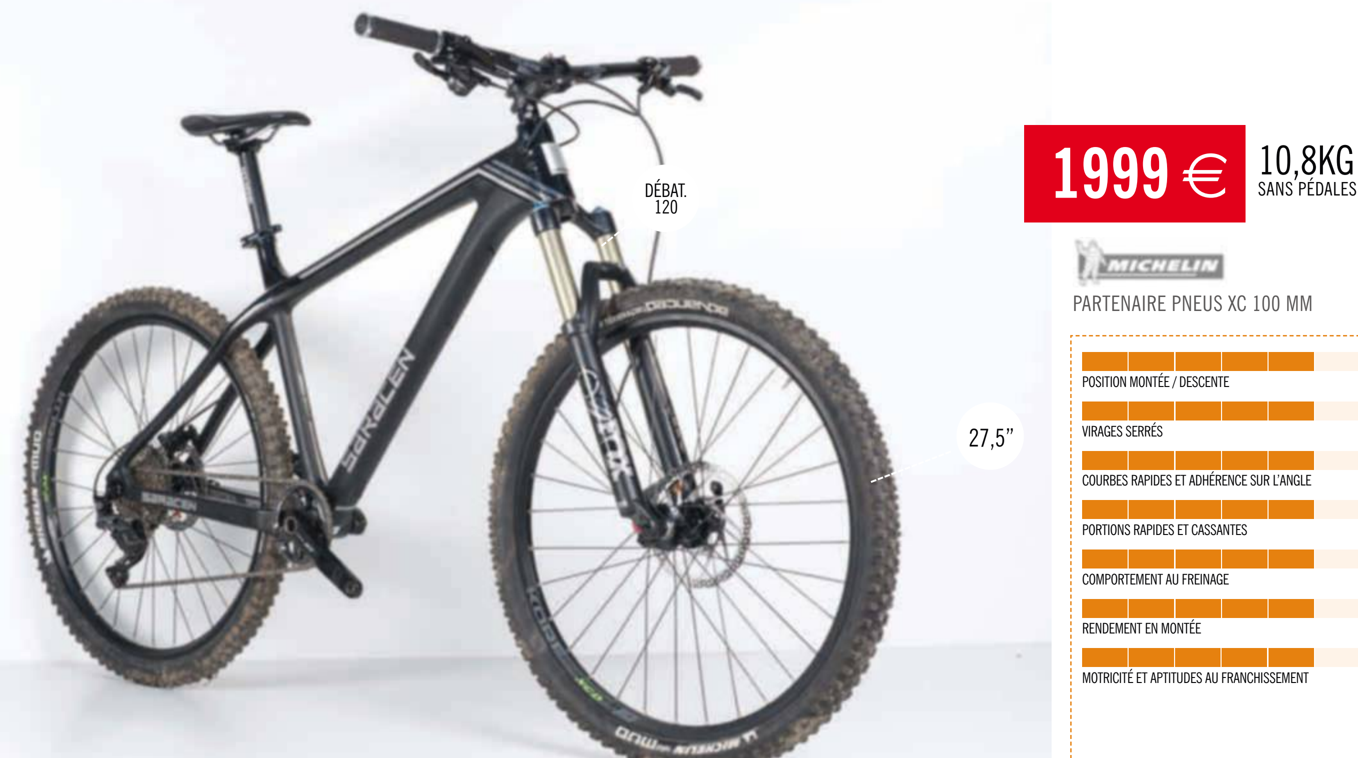
COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TOP > Le rendement offert par ce Vertex 970 est excellent, surtout lorsque le terrain est difficile avec beaucoup de racines pour casser le rythme. Le Vertex se montre diablement efficace grâce notamment à un petit diamètre de tige de selle qui permet d'apporter le petit surplus de confort qui favorise la rondeur et donc l'efficacité du pédalage. Dans les plus mauvaises sections, l'apport est net.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP > Ce Vertex fait preuve d'une grosse motricité en terrain raide et technique qui, associée à sa bonne nervosité, en font un vélo génial pour sortir les passages délicats en montée. On récupère vraiment toutes les situations et ce vélo nous a permis de passer un coup du cul hyper traître qui fait suite à un raidillon où presque tous les autres ont échoué. On est bien équilibré sur le vélo et on a peu à se déplacer sur le bec de selle. I faut bien l'avouer, sa transmission en double plateau l'avantage assez nettement dans ce registre, le 2x11 restant bien plus polyvalent que le mono pour le XC pour la majorité des utilisateurs, sauf les purs crosseux évidemment.

EN CONCLUSION

Ce Vertex est un excellent vélo, vraiment polyvalent, qui malgré sa vocation racing et de super aptitudes en bosses, sait rester amusant en descente distillant beaucoup de plaisir. Ce n'est certes pas le plus facile ni le plus impressionnant quand la pente s'inverse mais ça reste hyper homogène et on prend encore beaucoup de plaisir en descente, surtout dans les passages bien sinueux. Un bike de XC performant qui sait rester humain et ludique.



1999 € 10,8KG SANS PÉDALES

MICHELIN
PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM



SARACEN MANTRA ELITE CARBON

POUR QUI ?

POUR LES RIDERS SOLIDES PHYSIQUEMENT QUI CHERCHENT UN BIKE HOMOGÈNE AVEC UN BON NIVEAU DE PERFORMANCE EN MONTÉE ET EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** FOX 32 Float FIT 4 Préc/Dét/3modes. / **Débattement :** 120 / **Potence :** KORE Aerox / **Guidon :** KORE Aerox / **Selle :** KORE / **Tige de selle :** KORE Aerox / **Freins :** SHIMANO 180/160 / **Moyeux :** NC / **Jantes :** Kore XCD 27.5 / **Cassette :** SHIMANO 11-40 / **Pneus d'origine :** WTB Trailboss Race 27,5x2,25 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** SHIMANO XT / **Tailles dispo. :** 15"/17"/19"/21" / **Taille :** 48 / **Empattement :** 1150 / **Longueur des bases :** 430 / **Hauteur boîtier :** 310 / **Angle tube direction :** 67,5 / **Angle tube de selle :** 72 / **Tube supérieur :** 620 / **Longueur tube direction :** 125 / **Hauteur du cintre :** 1010



+ Stabilité, polyvalence, rigueur.

– Confort perfectible, braquet élitiste.

Deux modèles de Mantra dans la gamme Saracen, avec cadre aluminium ou carbone, sous-divisés en Trail et Elite, le haut de gamme. Le cadre superbement fini propose une belle colonne de direction conique et une magnifique zone de jonction tube de selle / tube supérieur où ce dernier se sépare en deux pour venir former les haubans. En revanche, pas d'axe traversant mais un axe de 12 mm avec pattes de roues "verticales". Aucun impact sur la rigidité n'a néanmoins été relevé par les testeurs. Il faut dire qu'avec un ensemble bases/haubans de sections rectangulaires, Saracen ne prend pas trop de risques à ce niveau. En suspension, ce Mantra Elite Carbon offre une fourche en 120 mm Fox 32 qui lui offre plus de polyvalence qu'un montage en 100 mm prouvant que Saracen ne souhaite pas le cantonner au seul programme de XC. Shimano s'occupe des freins et de la transmission avec le groupe XT (transmission uniquement), en 1x11 vitesses avec un plateau de 34 dents un peu gros à notre goût. Les freins sont de basiques M615 mais équipés d'un disque de 180 mm devant et de 160 mm derrière. Enfin, de beaux composants Kore viennent fignoler ce montage.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TRÈS BONNE > La position s'avère assez particulière sur ce Saracen, un vélo long qui renvoie un peu le poids du pilote sur l'arrière. Bien que la potence soit déjà assez courte (70 mm), il devrait être envisageable de faire encore plus court car la géométrie du bike se marierait à merveille avec un modèle en 50 mm sans perdre de polyvalence, même en XC. Aussi, le guidon de 730 mm de large mériterait ses 10 mm supplémentaires de chaque côté pour friser la perfection. Tel quel, on est super bien installé pour envoyer dans le roulant mais un peu moins bien en terrain technique.

COMPORTEMENT EN DESCENTE >

- VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Le Saracen n'est pas le plus maniable du lot pour se faufiler entre les arbres à faible allure mais le bilan reste positif. Plus à l'aise quand il y a du rythme et que des petits virages pas trop fermés s'enchaînent rapidement, il passe aussi dans les épingles raides et très fermées même si 20 mm de moins à la potence permettrait de mettre encore un peu plus d'engagement et donc de vitesse.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > En grandes courbes, le Mantra Carbon reste stable et bien posé. On peut mettre du rythme, la fourche lit parfaitement le terrain et apporte un excellent grip de l'avant, dommage que l'arrière ne soit pas au diapason... Tant que le terrain n'est pas trop exigeant, aucun souci, mais ça devient un poil plus technique si des racines jalonnent la trajectoire. Il faut alors rester présent même s'il y a bien plus intolérant dans la catégorie ! Disons simplement que le Saracen n'est pas particulièrement facile.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TRÈS BON > Le Mantra reste physique à piloter en terrain cassant, plus physique que bon nombre de ses concurrents, mais demeure super stable en toute circonstance. C'est même l'un de ses gros points forts. Même s'il brasse pas mal son pilote, il file droit et demeure très sain même à haute vitesse. Avec du physique, on peut se lâcher sérieusement et descendre sur un gros rythme sans se faire peur pour la catégorie.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Au freinage, la fourche fait preuve d'un très bon comportement en offrant du confort et du grip et bien qu'elle ne plonge pas exagérément, l'arrière rebondit encore beaucoup. Forcément, l'efficacité du freinage en pâtit mais là encore, rien à redire de la stabilité qui reste impeccable.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TRÈS BON > Le Mantra, hyper nerveux, pédale et relance très fort, ce qui en fait un excellent vélo dans les montées lisses et pas trop raides. On n'est pas loin du top mais le bilan se ternit un peu quand la pente s'énerve. La position du Saracen un poil sur l'arrière favorise davantage le pédalage en vélocité qu'en puissance. Hélas, avec le mono plateau en 34 dents, la vélocité a vite fait de retomber ! En terrain exigeant, il bute davantage et se montre moins efficace que les meilleurs, ce qui lui coûte la mention top.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON> Seul son braquet trop ambitieux lui coûte le top dans ce domaine. On se retrouve trop vite dans le rouge et rapidement obligé de passer en danseuse, position pas toujours évidente dans les passages les plus durs. Dommage, car la motricité est vraiment excellente, ce qu'il a prouvé dans des passages où l'adhérence était très délicate à gérer. En prime, il pivote assez bien dans les épingles. Ah, vraiment, avec 4 dents de moins devant, ce serait top !

EN CONCLUSION

Le Saracen Mantra Carbon apparaît très homogène et peut s'appuyer sur d'excellentes qualités de grimpeur et de descendeur. Bref, voilà un vélo très stable et sécurisant doté d'un très bon rendement que seule son exigence physique en descente comme en montée, est parvenue à modérer l'enthousiasme des testeurs. Si en descente il faut composer avec, (mais c'est le jeu en hardtail !), en montée, ce n'est pas irrémédiable. Avec un braquet moins élitiste, on gagnerait nettement en facilité d'utilisation.

DÉBAT. 100

27,5''

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

3199 €

9,95KG SANS PÉDALES

MICHELIN

PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES COMPÉTITEURS QUI CHERCHENT DU RENDEMENT MAIS QUI SOUHAITENT PRENDRE TOUT DE MÊME DU PLAISIR EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 3 ans / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** FOX 32 Float Préc/Dét/3modes. / **Débattement :** 100 / **Potence :** SYNCROS XR 1,5 / **Guidon :** SYNCROS FL 1,5 / **Selle :** SYNCROS / **Tige de selle :** SYNCROS FL 1,5 / **Freins :** SHIMANO SLX 180/160 / **Moyeux :** SYNCROS XR 2,5 CL / **Jantes :** SYNCROS XR 2,5 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Rocket Ron 27,5x 2,10 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX1 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM GX1 / **Pédalier :** SRAM GX1 / **Tailles dispo. :** XS/S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1105 / **Longueur des bases :** 427 / **Hauteur boîtier :** 298 / **Angle tube direction :** 69 / **Angle tube de selle :** 74 / **Tube supérieur :** 600 / **Longueur tube direction :** 100 / **Hauteur du cintre :** 965



Compromis performance montée / descente au top, ludique, position homogène.

—

Braquet élitiste, freinage.

SCOTT SCALE 720

Le Scale de Scott est décliné en 27.5'' ou en 29'' et c'est le 720 en 27.5'' que nous avons eu en test, qui ne dispose pas du même carbone que les vélos les plus chers de la gamme comme par exemple le Scale 700 Premium testé l'an dernier. On trouve néanmoins une colonne de direction conique, un boîtier de pédalier de type press-fit et un axe de roue arrière traversant afin d'optimiser au maximum le ratio poids / rigidité. On note également que la forme des haubans est étudiée pour laisser un peu de souplesse verticale au cadre sans nuire à la rigidité latérale pour offrir à la fois une bonne nervosité au pédalage et un confort raisonnable. Le montage propose une transmission en 1x11 vitesses avec un groupe Sram GX1 et un plateau en 34 dents. Ca passe sur un 27.5'' mais ça reste costaud... La fourche Fox 32 suspend l'avant tandis que Shimano s'occupe du freinage avec le groupe SLX et des disques en 180/160. Petit détail pratique qui a son importance : Scott a daigné laisser un blocage rapide de tige de selle là où la plupart des constructeurs mettent une vis pour gagner 20 g. Bravo, c'est tellement plus pratique !

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TRÈS BONNE > Les testeurs ont aimé la position offerte par ce Scott pour le super compromis qu'elle propose : c'est racing mais sans exagération, ce qui rend le bike exploitable également en balade. La position s'avère parfaite pour pédaler avec un top tube assez long et un angle de selle pas trop incliné. Au final, on est mieux installé que sur les tout suspendus ! La potence n'est pas trop longue (80 mm), seul le cintre un poil étroit (720 mm) lui coûte le top ici.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP > Le bike s'est montré super vif dans la partie la plus technique de la descente. Nerveux, avec des changements d'angle super rapides, il permet de vraiment s'amuser dans le sinueux. Dans les épingles raides, pas de souci non plus, la géométrie équilibrée et la position homogène font bon ménage et permettent de franchir des épingles déjà bien raides et bien fermées.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Le Scott fait partie des semi-rigides qui offrent une bonne adhérence sur l'angle grâce à une rigidité bien gérée et se montre même assez tolérant pour un carbone. Sa position impeccable permet de bien charger l'avant et de bien sentir le grip lorsque l'on veut attaquer un peu.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP > Stable et assez confortable pour la catégorie, le Scott Scale n'est pas une barre à mine et reste même assez ''élastique'' afin de ne pas matraquer pas son pilote. On peut même affirmer que c'est l'un des plus confortables des semi-rigides de ce test, un bike qui file droit dans un relatif confort et permet donc de bien s'amuser en descente pour un pur XC.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : CORRECT > Le vélo apparaît stable sur les freinages, avec un grip et un confort également très corrects pour la catégorie. Seule la puissance des freins nous laisse un peu sur notre faim car, s'il y en a assez dans la plupart des situations, lorsqu'on s'emballe un peu en descente au guidon du Scale (qui le permet !), un peu plus de watts ne serait pas du luxe.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TRÈS BON > Dans cette version, le rendement s'avère un peu moins impressionnant que dans la version 700 Premium testée l'an dernier mais ça reste très convaincant, avec un vélo vif et nerveux qui excelle en relance. De surcroît, il progresse super bien même sur les sols cassants grâce à sa rigidité bien gérée qui épargne un peu le pilote. Bref, il y a largement de quoi s'aligner au départ d'une course sans avoir à rougir des perfs de son bike !

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BONNE > Le Scott s'en sort bien et se situe tout proche du top dans le domaine du franchissement de montées bien raides et techniques. La position impeccable permet de bien le gérer mais le vélo demeure très nerveux et technique dans les passages les plus raides, pas aidé il faut bien le dire par son unique plateau de 34 dents qui empêche d'y aller en souplesse. C'est donc plus difficile de gérer le cabrage et la motricité... En revanche, quelle maniabilité ! Le Scale est un jouet dans les épingles bien fermées en bosse !

EN CONCLUSION

Le Scott Scale 720 est l'un de nos hardtails de XC favoris. En effet, il parvient à allier performance au pédalage / très bon rendement avec un comportement en descente enthousiasmant. Le bike est certes une bête de compétition mais qui sait se montrer ludique et efficace en descente. Une réussite !



3999 € 11,4KG SANS PÉDALES

MICHELIN
PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM

- POSITION MONTÉE / DESCENTE
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- RENDEMENT EN MONTÉE
- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES RAIDEURS AUX LONGS COURS QUI CHERCHENT UN BIKE HYPER POLYVALENT À MÊME D'AFFRONTER UN LARGE PANEL DE TERRAINS.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 3 ans / **CADRE :** Carbone/Aluminium / **AMORTISSEUR :** FOX Nude Préc./ Dét./DPS 3 modes / **Longueur :** 165 / **Course :** 38 / **Débattement AR. :** 100 / **FOURCHE :** FOX 32 Float FIT 4 Préc/Dét/3modes. / **Débattement :** 100 / **Potence :** SYNCROS FL 1,5 / **Guidon :** SYNCROS FL 1,5 / **Selle :** SYNCROS / **Tige de selle :** SYNCROS FL 1,5 / **Freins :** SHIMANO SLX 180/160 / **Moyeux :** SYNCROS XR 2,5 CL / **Jantes :** SYNCROS XR 2,5 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Rocket Ron 29x 2,25 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX1 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM GX1 / **Pédalier :** SRAM GX1 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1105 / **Longueur des bases :** 450 / **Hauteur boîtier :** 315 / **Angle tube direction :** 70 / **Angle tube de selle :** 66,5 / **Tube supérieur :** 580 / **Longueur tube direction :** 105 / **Hauteur du cintre :** 990



Homogénéité, rendement, motricité, nervosité.

—

Position dans les montées très raides.

SCOTT SPARK 920

Chez Scott, la famille des Spark est pléthorique avec des modèles en 27.5" et 29", du full carbon au tout en alu en passant par un mix des deux... Le 920 est un des modèles intermédiaires mixant carbone pour le cadre et aluminium pour le bras. Le triangle avant est équipé comme il se doit d'une belle colonne de direction conique, d'un boîtier de pédalier press-fit et d'un dérailleur avant en direct-mount. Très pratique. De son côté, le bras oscillant est prévu pour des axes de 12x142 mm afin de garantir une rigidité optimale de l'arrière. La suspension du Scott utilise le Four Bar Linkage (dont on détaille le fonctionnement dans la rubrique cinématique), alors que l'ensemble biellette/amortisseur est placé sous le tube supérieur. An noter qu'une petite pièce réversible intégrée à la biellette permet de choisir entre deux géométries, la différence proposée étant de 0.5° sur l'angle de chasse et de 7 mm sur la hauteur de pédalier. Pratique ! Nous avons opté pour l'angle le plus ouvert et le boîtier le plus bas. Au final, l'équipement se fait de bon niveau avec notamment des suspensions Fox pilotables du guidon, un groupe Sram GX1 en 1x11 pour la transmission avec un plateau de 32 dents et des freins Shimano SLX dotés de disques en 180 mm devant et 160 mm pour l'arrière. Un montage cohérent.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : BONNE > Le Scott est équipé d'une potence de longueur raisonnable pour le programme (80 mm) mais d'un guidon un peu étroit (720 mm) en ce qui concerne le poste de pilotage. Aux commandes, il offre une assise assez portée sur l'arrière qui a gêné quelques testeurs. On est super bien installé pour pédaler longtemps en terrain vallonné mais c'est tout de suite moins confortable en longue montée raide. Et comme le tube de selle s'avère hyper incliné, plus on sort la tige de selle et plus le phénomène s'accentue ! Sur notre parcours avec des bosses à gros pourcentage, on a été obligé de caler la selle à fond sur l'avant de la tige.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP >
Les épingles serrées passent sans problème, le bike apparaît vraiment facile dans la pente, son boîtier de pédalier (très) bas lui confère un très bon comportement dans le très raides. On peut se permettre de faire frotter le pied inter le long du talus dans la descente la plus corsée du parcours. De surcroît, le comportement reste très sympa dans les enfilades de virages.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP >
Le grip offert par le Scott en grandes courbes est tout bonnement excellent. Le bike reste bien stable, rigide et précis, les roues mordent franchement le terrain, le tout permettant de bien attaquer.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP >
Le Scott est vraiment super stable dans les portions rapides, ne dévie pas de sa trajectoire et fait preuve d'une précision extra. Scott propose un vélo vraiment sécurisant qui, assorti d'un excellent confort en suspension, permet de piloter facilement en terrain cassant sans se laminer le physique !

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP >
Encore un registre où la stabilité du Scott n'est jamais mise à mal. Les freins sont puissants et progressifs et l'adhérence de l'arrière reste bonne même quand le terrain se dégrade. Le frein arrière assure en puissance et en endurance malgré son petit diamètre (tant que l'on reste dans les limites du programme du bike bien sûr...).

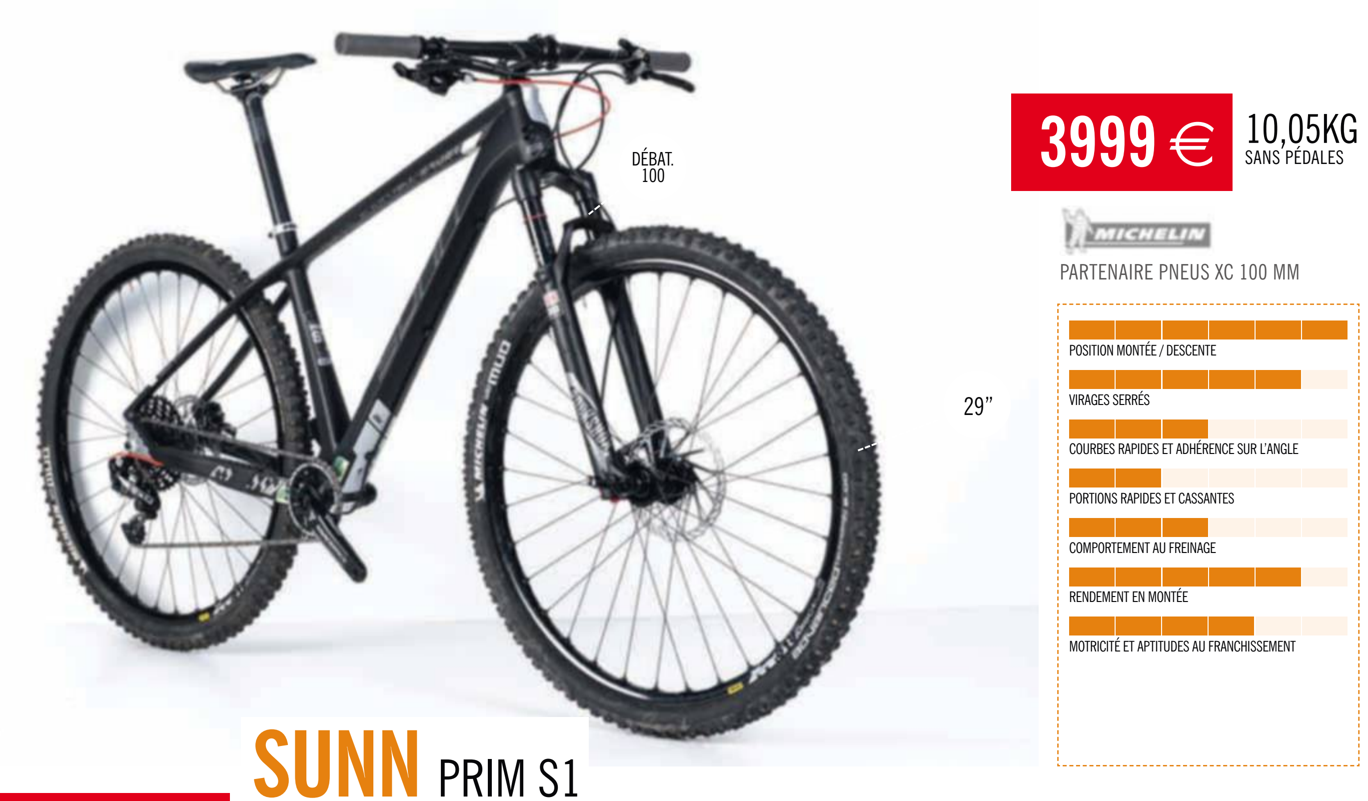
COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TRÈS BON
La suspension du Scott est insensible au pédalage, nous n'avons même pas eu besoin du blocage, la position intermédiaire suffit amplement. En termes de rendement global, c'est très bon mais un peu en deçà de celui des quelques F1 de la catégorie.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON > Comme la plupart des 29", le Scott est un vrai tracteur dans les montées raides et se moque complètement des racines et autres petites marches. Sa bonne nervosité s'avère aussi un gros point fort pour sortir des passages copieux mais son assise sur l'arrière le rend plus technique que les meilleurs dans ce registre, rendant l'avant un peu léger. Il faut davantage se caler sur le bec de selle, ce qui s'avère plus technique et plus physique que la moyenne. Aussi, son mono plateau de 32 dents n'est pas toujours des plus faciles à emmener.

EN CONCLUSION

Le Spark 920 est hyper homogène qui a pour unique défaut une position particulière, c'est-à-dire une assise bien portée sur l'arrière qui ne gêne que dans les montées très raides mais rend le bike plus délicat techniquement. Pour le reste, le Spark 920 se sent vraiment à son aise partout, en montée comme en descente, avec un comportement tout le temps sain et rigoureux.



3999 € 10,05KG SANS PÉDALES

MICHELIN

PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

SUNN PRIM S1

POUR QUI ?

POUR LES COMPÉTITEURS QUI AIMENT ENVOYER ET QUI VEULENT DU RÉPONDANT SUR DES PARCOURS PROPRES ET ROULANTS.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** ROCK SHOX Sid XX Préc/Dét/Bloc. / **Débattement :** 100 / **Potence :** SUNN / **Guidon :** EASTON EA70 / **Selle :** SUNN / **Tige de selle :** EASTON / **Freins :** SRAM X0 180/160 / **Moyeux :** SUNN / **Jantes :** MAVIC XM 819 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** HUTCHINSON Cobra / Python 29x2,10 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** RACE FACE Turbine / **Tailles dispo. :** 15/06/201615/06/201615/06/2016 / **Taille :** 45 / **Empattement :** 1100 / **Longueur des bases :** 435 / **Hauteur boîtier :** 296 / **Angle tube direction :** 69 / **Angle tube de selle :** 70 / **Tube supérieur :** 600 / **Longueur tube direction :** 120 / **Hauteur du cintre :** 1010



+ Géométrie, position top, look, maniabilité.

– Trop rigide, confort, tolérance, efficacité en terrain technique.

2016 marque le retour aux affaires de Sunn avec une belle gamme couvrant de l'enduro au XC, avec deux modèles pour cette dernière pratique, les Exact en aluminium et les Prim en carbone. C'est le Prim S1, un des modèles haut de gamme, que nous avons testé ici. Les Prim utilisent un beau cadre carbone très sloping avec les haubans dans le prolongement du tube supérieur offrant un look agressif à l'ensemble. La forme des tubes est travaillée avec un gros tube diagonal trapézoïdal et un tube supérieur qui s'aplatit aux abords du tube de selle avant de se scinder en deux haubans très plats également afin de laisser un peu de flex vertical sans perdre de rigidité latérale. Les bases sont généreusement dimensionnées tout comme les belles pattes de roues. Le Prim S1 offre un équipement racing avec une fourche Rock Shox SID XX à commande au guidon et une transmission en 1x11 vitesses Sram XO1 associée à un pédalier Race Face Turbine doté d'un plateau de 32 dents, un braquet déjà conséquent sur un 29”. Un joli montage qui permet au Sunn d'être très bien placé en termes de prix.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > Le guidon un peu étroit avec ses 720 mm aurait pu lui coûter le top mais la potence de 65 mm rattrape super bien le coup. Le tube de selle assez droit offre un bon confort même dans les montées raides alors que le top tube assez long par ailleurs maintient néanmoins une vraie position typée XC sans tomber dans le radical. La position permet une bonne polyvalence sur des parcours bien techniques.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Le Prim S1 s'avère hyper maniable et vire dans un mouchoir en descente. Les épingles raides et fermées passent également bien grâce à la position homogène et à un angle de chasse assez ouvert pour la catégorie. On est à deux doigts de la mention top mais quand la pente s'énerve ou que le rythme augmente dans les enfilades de petits virolos, la fourche manque de précision et on la sent se vriller un peu, obligeant à lever le pied plus tôt qu'avec ses concurrents. Bref, on est obligé d'attaquer un peu moins...

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : CORRECT >
Avec une position aussi bien réussie, on s'attendait à mieux de la part du Sunn dans ce registre. Seulement, ce vélo apparaît vraiment hyper rigide et reste très exigeant dans les virages à plat où le grip n'est pas toujours évident à gérer. La lecture du terrain offert par la fourche n'est pas non plus optimale et si la position incite vraiment à souder en courbe, le châssis vous rappelle très vite à l'ordre car quand ça part, c'est assez sèchement... En résumé, l'adhérence et surtout la tolérance ne sont pas à la hauteur de ce qui se fait de mieux.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : MOYEN >
Là encore, heureusement que la position au top et la bonne géométrie du bike permettent de dompter le Sunn dont le cadre n'a pas un iota d'élasticité. Le seul filtre entre le terrain et vous, c'est le pneu ! Alors ça tabasse pas mal, ça gigote, et devient donc très exigeant physiquement lorsqu'on cherche à mettre du rythme. Mieux vaut en garder sous la pédale pour ne pas trop s'occire pour les montées à suivre.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : CORRECT >
Les freins du Sunn font du bon boulot, notamment le disque avant en 180 mm de diamètre mais là encore, c'est le confort global qui gêne le plus. L'avant s'écrase, l'arrière rebondit beaucoup, et ce n'est pas simple dans ces conditions de planter de gros freinages tardifs...

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TRÈS BON >
Si on ne parle que de rendement pur, le Sunn s'en sort bien, rigide et nerveux, il pédale fort en terrain roulant et mécaniquement, la restitution d'énergie est bien là. Seulement, le vélo n'est pas toujours efficace et on rend pas mal de terrain face aux meilleurs quand le revêtement devient cassant et chaotique. Les fesses rebondissent un peu trop de la selle et il devient très difficile de conserver un pédalage rond et efficace. On est souvent obligé d'arrêter de pédaler et l'efficacité s'en ressent nettement.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : BON >
Emmener un mono plateau de 32 dents n'est pas toujours évident en terrain technique, surtout quand on a affaire à un bike très nerveux comme peut l'être le Sunn. Assez volage de l'avant pour un 29”, le Sunn accentue ce phénomène à cause du plateau en 32 qui oblige à forcer constamment. Même constat pour la motricité qui s'avère perfectible. En revanche, il est super maniable dans les épingles et se faufile avec beaucoup de facilité. Un plateau de 30 dents apporterait de l'agrément dans ce domaine.

EN CONCLUSION

En l'état, le Sunn Prim S1 est un peu trop radical pour convaincre complètement en termes de polyvalence. Ultra rigide, c'est une bombe sur les parcours roulants et faciles mais il s'avère trop exigeant dès lors que le terrain devient technique. Il faut dès lors un physique et une technique très au-dessus de la moyenne pour l'exploiter convenablement. Dommage, car par ailleurs, la géométrie et la position sont parfaitement réussies.

5990 €

10,15KG SANS PÉDALES

MICHELIN
PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM

DÉBAT. 110

29"

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

VICTOIRE MTB

POUR QUI ?

POUR LES AMATEURS DE BEAUX VÉLOS ORIGINAUX MAIS AUSSI TRÈS PERFORMANTS QUI CHERCHENT UN HARDTAIL CONFORTABLE POUR CLAQUER DES TEMPS EN XC.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Acier Colombus / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** FORMULA Thirty Three / **Débattement :** 110 / **Potence :** RACE FACE Turbine / **Guidon :** THOMSON Titane / **Selle :** FIZIK / **Tige de selle :** ERGON CF3 / **Freins :** FORMULA R1 Racing / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS XR 1501 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MICHELIN Wild Race'R 29x2,25 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX1 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM GX1 / **Pédalier :** RACE FACE Next SL / **Tailles dispo. :** Sur mesure / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1110 / **Longueur des bases :** 435 / **Hauteur boîtier :** 310 / **Angle tube direction :** 68 / **Angle tube de selle :** 72 / **Tube supérieur :** 600 / **Longueur tube direction :** 115 / **Hauteur du cintre :** 1030



Finition, look classe, comportement dynamique en montée comme en descente.



RAS

Victoire utilise de beaux tubes acier pour ses cadres, ce qui permet de braser, principe moins traumatisant pour les propriétés mécaniques des tubes puisqu'il s'agit d'apporter de la matière à une température moindre que celle de fusion. Sur un hardtail, l'acier offre aussi l'avantage majeur de pouvoir utiliser des tubes de petites sections (en diamètre et en épaisseur) grâce à ses excellentes propriétés mécaniques. Bref, le choix de l'acier pour concevoir une bête de XC Hartail performante nous apparaît des plus pertinents ! Le Victoire MTB est le modèle catalogue mais le constructeur propose de nombreuses options afin de le personnaliser, bref, tout le charme de l'artisanat. Aucune fioriture sur ce vélo : pas de colonne de direction surdimensionnée mais que des tubes fins y compris la tige de selle pour conserver de la flexion et donc du confort. On note quelques modifications pour 2016, avec notamment les haubans qui viennent se souder sur le tube de selle afin d'augmenter un peu la rigidité latérale et le tube diagonal coudé qui vient se reprendre perpendiculairement à la colonne de direction pour une meilleure répartition des contraintes. Pour le montage, c'est du haut de gamme avec une fourche (ThirtyThree), des freins Formula (R1 Racing), et un superbe cintre Thomson titane entre autres. On apprécie également le montage de la tige de selle Ergon très souple qui offre un vrai plus en confort. Au final, il rivalise avec les bikes en carbone et passe sous la barre des 10 Kg avec son cadre en acier. Bien joué !

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > L'an dernier nous avions été gênés par la très longue potence mais rien à dire cette année avec un modèle en 75 mm qui reçoit un guidon de 735 mm en titane. On y gagne nettement en agrément de pilotage en descente tout en conservant une excellente position pour grimper. C'est même mieux, avec moins de poids sur les bras. Le tube de selle assez droit offre également une position des plus agréables dans les longues ascensions. En un mot, c'est top cette année !

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP > Les 20 mm de moins à la potence font un bien fou au Victoire qui dans cette configuration devient vif, très maniable et joueur sur les changements d'angle. Du coup, les épingles les plus fermées et les plus raides ne lui posent plus aucun problème et on s'engage sans frémir. Il s'utilise quasiment comme un Enduro hardtail. Très ludique !

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Même constat dans les grandes courbes rapides : la position plus équilibrée permet de mieux répartir le poids sur le bike et on se retrouve avec une meilleure adhérence, la vitesse de passage s'en ressentant. Aussi, on profite pleinement de la tolérance du Victoire dûe à la souplesse relative de son cadre et surtout, du travail bluffant de la fourche en termes d'adhérence. Elle suce littéralement le terrain et offre un niveau de performance pas souvent atteint par des purs produits de XC.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP > La souplesse de son cadre associée à l'excellent travail de sa fourche épargnent bien le pilote même si, évidemment, on sent toujours que l'on est assis sur un hardtail. La stabilité s'avère également au rendez-vous, le vélo taillant droit et ne gigotant pas outre mesure quand le terrain se dégrade.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Avec sa fourche qui ne plonge pas exagérément, ses freins efficaces, son confort et sa très bonne stabilité, le Victoire permet de planter des freinages bien tardifs pour la catégorie. Il ne rebondit pas trop, le freinage est efficace.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TOP> En termes de rendement pur, le Victoire s'avère moins démonstratif que certains bikes de cette catégorie et pourtant l'efficacité est belle et bien là puisqu'il rivalise avec les meilleurs sur ce point. Moins tranchant en relance ou sur les accélérations super vives, il compense par une aptitude à avancer avec toujours beaucoup de fluidité en terrain accidenté. Son confort (merci la tige de selle incroyablement flex qui fait un gros boulot en terrain bien cassant), permet de pédaler efficacement sans que le bike ne bute dans le relief ou ne rebondisse, ce qui offre la possibilité de rester plus longtemps en prise. Bref, il conserve très bien sa vitesse.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP> Ce Victoire MTB fait preuve d'une motricité excellente dans les portions raides. Il est également assez maniable pour se faufiler dans les épingles grâce à une position idéale en bosse. Il ne cabre pas et l'on se contente de pédaler pour passer les passages les plus durs, si tant est que l'on arrive à emmener le braquet... En effet, seule sa transmission en mono plateau limite les ardeurs.

EN CONCLUSION

Ce Victoire est une super option pour ceux qui veulent rouler sur un vélo différent, rare et personnalisable. C'est un bike très performant, joueur et très plaisant en descente comme en montée, à même de claquer de top performances en XC mais qui sait rester fun et sympa à exploiter en rando. En tout cas, avec ce modèle, Victoire prouve que l'acier, bien que vraiment délaissé par les constructeurs ces dernières années, a encore son mot à dire en hardtail puisqu'il permet de réaliser des semi rigides confortables, robustes et assez légers.



6999 €
(CADRE + KITX01)

10,6KG
SANS PÉDALES

PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

YETI ASR-C

POUR QUI ?

POUR LES RIDERS QUI CHERCHENT UNE ARME POUR CLAQUER DES TEMPS AUTANT EN MONTÉE QU'EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes / **Longueur :** 165 / **Course :** 38 / **Débattement AR. :** 100 / **FOURCHE :** FOX 32 Float FIT 4 Préc/Dét/3modes. / **Débattement :** 120 / **Potence :** EASTON Haven / **Guidon :** EASTON Haven Carbon / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** THOMSON Elite / **Freins :** AVID Guide RSC 160/160 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS 350 / **Cassette :** SRAM 10-40 / **Pneus d'origine :** MICHELIN Wild Race'R 29x2,25 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** RACE FACE Turbine / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 45 / **Empattement :** 1120 / **Longueur des bases :** 450 / **Hauteur boîtier :** 322 / **Angle tube direction :** 69,5 / **Angle tube de selle :** 69,5 / **Tube supérieur :** 600 / **Longueur tube direction :** 100 / **Hauteur du cintre :** 1025



Haut de niveau de performance en montée comme en descente, confort, ludique et efficace.

—

RAS

L'an dernier, ce Yeti ASR avait fait un retour remarqué dans la catégorie des XC 29'' tout suspendus. Il revient cette année sans modifications notables si ce n'est l'apparition d'une version ASR Enduro en plus de la version ASR-C. Contrairement à ce que pourrait laisser penser cette appellation, ces deux vélos visent le même programme, la version Enduro offrant simplement un carbone moins haut de gamme avec pour résultat un bike moins cher à la rigidité équivalente mais un petit peu plus lourd. Ici, c'est la version ASR-C que nous avons testée, la version la plus haut de gamme avec les fibres à haut module. Le cadre 100% carbone (biellette incluse) propose une finition exemplaire. Pour la suspension arrière, on retrouve la technologie ASR, à savoir un triangle arrière qui comprime l'amortisseur via une petite biellette articulée sur le tube supérieur. Ce triangle arrière n'a pas d'articulation base/hauban afin de gagner du poids, Yeti jouant ici sur l'élasticité du matériau pour absorber la déformation. Le montage très haut de gamme propose des suspensions Fox CTD et notamment une fourche en 120 mm en phase avec la géométrie du vélo, une transmission Sram XO1, des roues DT Swiss, de beaux composants qui permettent au Yeti d'être l'un des bikes les plus légers de cette catégorie en passant allègrement sous la barre des 11 Kg avec précisément 10,6 Kg sur notre balance !

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > Le Yeti est assez long, notamment en top tube et s'accorde à merveille avec sa petite potence de 70 mm et son cintre large (750 mm), un ensemble qui lui laisse une excellente polyvalence entre performance au pédalage et agrément en descente. En résumé, il profite d'une excellente position pour le programme, d'autant que le tube de selle peu incliné laisse un bon confort dans les montées raides. C'est parfait.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP > Vif, léger et maniable, le Yeti se faufile comme une balle entre les arbres, une véritable arme dans la portion la plus étriquée du parcours de test. Ces changements d'angle incisifs permettent d'attaquer et de tomber les temps. Pas de souci non plus dans les épingles, même très raides, qui passent sans sourciller grâce notamment à un angle de chasse assez ouvert pour la catégorie.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Sur l'angle, le bike est collé au terrain grâce à ses suspensions qui lisent le terrain à merveille, l'excellente position, la géométrie et le cadre conciliant font le reste. Très tolérant pour la catégorie, ce vélo prend de l'angle en toute confiance et on arsouille sévère, peut-être même un peu trop pour un bike de XC ! On a tendance à s'enflammer à son guidon et on a vite fait de sortir de l'usage normal du programme. Méfiance donc…

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP > Le Yeti est vraiment très stable pour un XC, bien aidé encore une fois par son angle de chasse assez ouvert pour la catégorie. C'est aussi probablement l'un des plus confortables de sa catégorie. On a même l'impression d'avoir plus de débattement tellement la suspension arrière filtre bien le terrain. On n'est jamais chahuté, les chocs petits comme gros sont super bien absorbés et une fois de plus, son niveau de tolérance est tel qu'à son guidon, on se régale vraiment à mettre du gaz dans les singles cassants.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP> On était un peu inquiet en partant dans la descente du parcours avec les deux disques de 160 mm qui équipent ce Yeti mais ses qualités dynamiques compensent largement le léger manque de puissance. Il reste une fois de plus super stable, la fourche ne plonge pas et les roues restent bien collées au terrain même à l'arrière où l'accroche s'avère top pour la catégorie. On broie les freins et on peut freiner super tard. Un bike top en pilotage.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TOP > Le Yeti ASR offre un gros rendement au pédalage bien qu'il soit moins rigide que bon nombre de ses rivaux. Comme quoi, rigidité et rendement sont bien deux notions distinctes. Certes, ce n'est pas le plus nerveux de cette catégorie, notamment en relance, mais le Yeti emballe surtout par sa faculté à bien avancer tout le temps. Il ne bute jamais, reste toujours fluide et rien ne le perturbe. La vitesse est hyper bien conservée et voilà un bike diablement efficace.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP > C'est le sans faute pour ce Yeti car même en montée technique, il excelle. La position est impeccable, le bike ne cabre pas dans les passages très raides et sa motricité apparaît tout simplement phénoménale ! Il est également bien maniable et facile à tourner dans les épingles très fermées. Seul le mono plateau aurait pu lui coûter la mention top mais le choix raisonnable d'un plateau de 30 dents et son rendement au top lui ont permis de passer partout sans que l'on ait besoin de poser pied à terre. Une arme en montée, même technique !

EN CONCLUSION

Avec l'ARC, Yeti place la barre très haute pour un bike de XC car si le comportement au pédalage est top, ce que l'on est en droit d'attendre d'un bike de cette catégorie, le comportement en descente est surprenant avec aussi peu de débattement. Certes, Yeti équipe son bike d'une fourche en 120 mm, mais la géométrie et le fonctionnement de la suspension arrière permettent de se lâcher sérieusement au point de titiller en vitesse pure des bikes de All-mountain. Une réussite !

DÉBAT. 100

29"

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

4999 € (CADRE + KIT GX)

10,2KG SANS PÉDALES

MICHELIN

PARTENAIRE PNEUS XC 100 MM

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES RIDERS QUI CHERCHENT UN MAXIMUM DE PERFORMANCE AU PÉDALAGE COMME EN DESCENTE.

YETI ARC C

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** / **Longueur :** / **Course :** / **Débattement AR. :** / **FOURCHE :** FOX 32 Float FIT 4 Préc/Dét/3modes. / **Débattement :** 100 / **Potence :** RACE FACE / **Guidon :** RACE FACE Evolve / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** RACE FACE / **Freins :** SRAM Guide R 160/160 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS M1900 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MICHELIN Wild Race'R 29x2,25/2,10 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX1 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAAM GX / **Pédalier :** SRAM GX / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1105 / **Longueur des bases :** 437 / **Hauteur boîtier :** 300 / **Angle tube direction :** 69,5 / **Angle tube de selle :** 72 / **Tube supérieur :** 600 / **Longueur tube direction :** 100 / **Hauteur du cintre :** 1005



Rendement, stabilité/vivacité, grip sur l'angle, compromis rigidité/tolérance réussi

—

Confort perfectible.

Le Yeti ARC, unique hardtail de la gamme du fabricant du Colorado, est un magnifique full carbon au sloping généreux. Notez que Yeti, à l'instar de quelques constructeurs, adapte la taille des roues à la taille de ses cadres. 27.5" sur le XS et le S, 29" à partir de la taille M. C'est donc un 29" qui a été testé ici. Sur ce cadre, on retrouve l'ensemble base/hauban d'un bloc (le Yeti looptail rear), une marque de fabrique depuis les tous premiers rigides de Yeti, une colonne de direction conique, un boîtier de pédalier de type pressfit et un axe de 12 mm traversant pour obtenir le meilleur compromis poids / rigidité possible. Un ensemble à la finition magnifique. Proposé ici dans sa version kit GX, il est équipé d'une fourche Fox CTD, d'un groupe Sram GX 1x11 avec mono plateau de 30 dents, super compromis en termes de développement, de roues DT Swiss et de freins Avid Guide. Ce montage permet à ce Yeti d'être le bike le plus light de cette catégorie avec 9.2 Kg sur notre balance. Belle performance !

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP> Sur ce Yeti, le poste de pilotage est parfait avec une potence bien courte (70 mm) qui s'accorde à merveille au top tube assez long. On ne se trouve pas trop allongé et on est parfaitement installé en descente sans pour autant que cela nuise à l'efficacité du pédalage en bosse. Un guidon bien large (750 mm) vient parfaire le poste de pilotage. C'est top !

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP > Avec un poste de pilotage aux petits oignons, le Yeti se montre ultra efficace dans ce registre sinueux. On passe super bien dans les épingles velues, on peut engager et la vitesse de passage est parmi les plus élevée de cette catégorie. Toujours aussi vif sur les changements de cap, il offre un bon grip sur l'angle et se montre bien ludique dans les enchaînements de virolos. Le Yeti s'est très bien sorti des pièges du parcours.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > C'est en grandes courbes rapides que le Yeti impressionne le plus avec l'une des meilleures tenues sur l'angle de la catégorie, étant super bien calé sur ses appuis. Il offre beaucoup de rigidité et de précision mais sans excès, sans devenir intolérant, c'est vraiment parfait pour la catégorie.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TRÈS BON > Lorsqu'il faut vraiment lâcher les freins, aucun souci du point de vue de la stabilité : le bike taille droit sans frémir. En revanche, son confort qui lui coûte la mention top car la grande rigidité de l'arrière n'épargne pas les cuisses du pilote. Normal me diriez-vous sur un semi-rigide, mais d'autres semblent un peu plus conciliants sur ce point.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Encore une fois, la stabilité du Yeti s'avère parfaite : le bike taille droit même sur les freinages hyper tardifs en terrain cassant. Les freins sont efficaces, puissants et endurants et il ne manque qu'un peu de confort supplémentaire au Yeti pour accrocher le top.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TOP > En termes de rendement, le Yeti s'avère vraiment très impressionnant et fait partie sans discuter des dragsters de la catégorie, ses temps parmi les meilleurs de la boucle de test en attestent. Il se démarque surtout dans les montées pas trop raides négociées au train où il faut bien conserver sa vitesse car il ne bute pas et progresse avec une facilité déconcertante. Une arme en race.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP > Lorsqu'il faut franchir des passages bien ardus en montée, on peut s'appuyer sur la nervosité démoniaque et la bonne motricité du Yeti pour s'en sortir sans poser pied à terre. Le mono plateau raisonnable avec ses 30 dents permet également de soulager un peu les cuisses lorsque les parties raides sont longues, l'écart avec ceux équipés en 32 dents étant sensible. Ce bike vire dans un mouchoir et s'avère bien ludique en montée technique. Assurément un excellent grimpeur.

EN CONCLUSION

Le Yeti est vraiment une arme en cross-country. Notamment sur des parcours rapides où la conservation de vitesse est prépondérante. A ce jeu, il n'a pas beaucoup de rivaux, son rendement et sa faculté à garder le rythme étant tout simplement géniaux. C'est un XC comme on les aime, à savoir hyper efficace au pilotage mais qui distille beaucoup de sensations et de plaisir en descente. Le Yeti reste physique à exploiter à cause de son confort perfectible mais son comportement dynamique en courbe en fait un bike ultra fun à rider.

BIG BIKE TEST 16

GEOMETRIE

Trail bikes

VOICI UN TABLEAU RÉCAPITULATIF POUR QU'IL VOUS SOIT PLUS FACILE DE COMPARER LES DONNÉES GÉOMÉTRIQUES DES VÉLOS D'UNE MÊME CATÉGORIE SANS AVOIR À PARCOURIR LES PAGES DU MAGAZINE POUR LE FAIRE.



	EMPATTEMENT	LONGUEUR DES BASES	HAUTEUR BOÎTIER	ANGLE DE CHASSE	ANGLE DE SELLE	TOP TUBE	HAUTEUR COLONNE	DÉBATTEMENT	POIDS	HAUTEUR DU GUIDON
CUBE ELITE SL	1090 mm	435 mm	300 mm	70°	71°	590 mm	100 mm	100 mm	8,85 kg	1010 mm
CUBE AMS 100 C:29 RACE	1115 mm	452 mm	320 mm	70°	72°	590 mm	105 mm	100 mm	11,55 kg	1010 mm
GENESIS HIGH LATITUDE	1165 mm	425 mm	310 mm	67°	71°	620 mm	105 mm	120 mm	13,65 kg	1045 mm
GENESIS TARN 20	1185 mm	445 mm	308 mm	68,5°	71°	650 mm	105 mm	120 mm	13,95 kg	1020 mm
LAPIERRE PRO RACE 627	1180 mm	420 mm	295 mm	69,5°	71,5°	600 mm	120 mm	100 mm	11 kg	990 mm
MONDRAKER PODIUM PRO SL	1100 mm	438 mm	300 mm	70°	72°	600 mm	100 mm	100 mm	9,45 kg	965 mm
ORBEA ALMA	1090 mm	436 mm	308 mm	70,5°	71,5°	590 mm	100 mm	100 mm	9,35 kg	1000 mm
ROCKY MOUNTAIN VERTEX 970 RSL	1095 mm	438 mm	306 mm	70°	71°	580 mm	100 mm	100 mm	10,75 kg	1000 mm
SARACEN MANTRA ELITE CARBON	1150 mm	430 mm	310 mm	67,5°	72°	620 mm	125 mm	120 mm	10,8 kg	1010 mm
SCOTT SCALE 720	1105 mm	427 mm	298 mm	69°	74°	600 mm	100 mm	100 mm	9,95 kg	965 mm
SCOTT SPARK 920	1105 mm	450 mm	315 mm	70°	66,5°	580 mm	105 mm	100 mm	11,4 kg	990 mm
SUNN PRIM S1	1100 mm	435 mm	296 mm	69°	70°	600 mm	120 mm	100 mm	10,05 kg	1010 mm
VICTOIRE MTB	1110 mm	435 mm	310 mm	68°	72°	600 mm	115 mm	110 mm	10,15 kg	1030 mm
YETI ARC C	1105 mm	437 mm	300 mm	69,5°	72°	600 mm	100 mm	100 mm	10,2 kg	1005 mm
YETI ASR-C	1120 mm	450 mm	322 mm	69,5°	69,5°	600 mm	100 mm	120 mm	10,6 kg	1025 mm



© Nico Joly



PARTENAIRE PNEUS TRAIL BIKES

TRAIL BIKES

LA CATÉGORIE TRAIL BIKE REGROUPE LES VÉLOS DE 120 MM DE DÉBATTEMENT, UN PEU TROP GROS POUR ÊTRE ÉTIQUETÉS XC MAIS TROP PETITS POUR VRAIMENT JOUER EN ALL-MOUNTAIN...

Dans ce registre de débattement, les marques ont opté le plus souvent pour le standard de roues en 27.5". Ces vélos sont parfaits dans les régions bien vallonnées pour ceux qui recherchent du plaisir en descente sur des terrains pas trop cassants tout en conservant un bon rendement en bosse. Sur le papier, ils sont censés être plus sympas à piloter que les purs XC et plus performants au pédalage que les All-mountain. A l'usage, certains des bikes de cette famille se comportent vraiment comme des XC pure race tant sur le point suspensions (très fermes) que sur celui du freinage (disque rikiki) tandis que d'autres sont déjà des mini All-mountain (très confortables, disques généreux...). Encore une fois, suivant votre région et votre type de pratique, ce test devrait vous aider à faire votre choix.

CONDITIONS DU TEST

Le parcours de test commence par une belle petite bosse vraiment très raide avec une adhérence moyenne histoire d'être de suite dans le vif du sujet. Ca se calme un peu après avant d'attaquer une partie très technique avec racines, épingles fermées et coups de cul franchement assassins. Une partie où le 100% de réussite n'est pas garanti et où les écarts entre les vélos se creusent très vite. A la sortie de cette douloureuse partie, un single beaucoup moins raide mais truffé de grosses racines où pédaler rond devient une gageure s'avère idéal pour tester la faculté des bikes à avancer de façon fluide quel que soit l'état du sol ! Un dernier coup de cul permet d'accéder au départ de la première descente, très courte, très rapide, un poil cassante avec des pierres roulantes et quelques grandes courbes à plat, le tout se terminant par une belle dalle raide. On remonte par une grosse piste très roulante jusqu'au départ de la deuxième descente, très sinueuse, sur un single qui longe de nombreux talwegs, très technique avec beaucoup de grosses racines qui cassent la vitesse, des dévers eux aussi truffés de racines et des épingles bien fermées, bref une descente délicate en termes de pilotage. Chaque vélo a réalisé 3 à 4 fois la boucle aux mains de différents testeurs.

PANARACER RAMPAGE 2.35"





Pour cette catégorie, on a choisi le Panaracer Rampage, un pneu très polyvalent collant parfaitement au programme des bikes. Doté de très nombreux petits pavés carrés offrant une excellente motricité et un très bon grip sur l'angle, ce pneu propose un profil assez rond qui lui confère également une excellente progressivité de l'accroche sur l'angle. Les crampons de la bande de roulement sont inclinés afin de favoriser le rendement dans le sens du roulage tandis que les arêtes restent vives afin d'assurer un freinage efficace. Son poids très contenu est également un bon point dans la catégorie pour ne pas plomber le rendement des vélos.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Modèle AV	Dimensions	Pression	Poids	Modèle AR	Dimensions	Pression	Poids
Rampage	2.35	1,7 bar	665 gr	Rampage	2.35	1,7 bar	665 gr

WARNING ! Le poids s'entend sans pédales et avec les pneus choisis pour la catégorie. Tous les curseurs sont comparables uniquement dans la même catégorie.



2999 € 13,05KG SANS PÉDALES

Panaracer
PARTENAIRE PNEUS TRAIL BIKES

- POSITION MONTÉE / DESCENTE
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- RENDEMENT EN MONTÉE
- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

COMMENCAL META AM RIDE

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI CHERCHENT UN BIKE FUN ET PERFORMANT POUR S'ÉCLATER SUR DES SINGLES TECHNIQUES.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 5 ans / **CADRE :** Aluminium 6066 T3 / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RT3 / **Longueur :** 190 / **Course :** 50 / **Débattement AR. :** 120 / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc/Dét/Bloc / **Débattement :** 130 / **Potence :** ALPHA / **Guidon :** ALPHA / **Selle :** ALPHA / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide R 180/180 / **Moyeux :** ALPHA / **Jantes :** ALPHA / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Minion DHR II/Ardent 27,5x2,30/2,25 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX1 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM GX / **Pédalier :** E-THIRTEEN TRS / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1165 / **Longueur des bases :** 442 / **Hauteur boîtier :** 328 / **Angle tube direction :** 66,5 / **Angle tube de selle :** 71,5 / **Tube supérieur :** 590 / **Longueur tube direction :** 115 / **Hauteur du cintre :** 1025



Ultra fun en descente, position parfaite, compromis maniabilité/stabilité, confort.



RAS.

Le Meta Trail reprend du service au sein de la gamme Commençal toujours dans la version 4 des Meta. Deux modèles au catalogue, le Orange et le Red plus haut de gamme testé ici. La cinématique utilise le système du bras oscillant plus ensemble biellette basculeur avec amortisseur placé sous le tube supérieur. Le triangle avant, super sloping, vient s'aligner à l'amortisseur et aux haubans. Un gros coude vient compenser ce sloping pour rejoindre le tube de selle. Pour 2016, il se radicalise un peu en termes d'équipement avec l'arrivée d'une tige de selle télescopique hyper bienvenue mais aussi en abandonnant sa Rock Shox Sid pur produit XC contre une Pike en 130 mm plus tournée vers des pratiques engagées. Derrière, il conserve son Monarch RT3. La transmission Sram GX en 1x11 vitesses propose un plateau de 30 dents, bien vu. Des Sram Guide en 180 mm s'occupent du freinage, un beau montage avec le package complet pour affronter des trails techniques.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP> Dans ce domaine aussi, le vélo se radicalise un peu. Le cintre s'élargit considérablement prenant 7 cm (800 mm) alors que la potence perd 50 mm. On est aux anges avec un tel poste de pilotage : un vrai mini enduro qui donne d'emblée envie d'arsouiller. Le tube de selle assez droit offre une bonne position de pédalage, et notamment beaucoup de confort dans les longues montées raides. Un équilibre juste parfait entre montée et descente, une des positions références de la catégorie pour tout dire.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP > Ce Meta Trail est un bike vif, précis, rigoureux, un régal dans le sinueux ! Il s'est montré impérial dans la partie la plus tortueuse du parcours (même qualifiée de pénible par certains testeurs…), où il s'est avéré être l'un des plus rapides. On passe les épingles sévères la fleur au fusil, les changements de cap sont incisifs, bref on se régale !

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP> Quand la vitesse en courbe augmente, le tableau reste idyllique. Le Commençal tient hyper bien sur l'angle grâce notamment à un boîtier de pédalier bas et un empattement assez important pour la catégorie. On se retrouve super bien calé sur ses appuis, le confort et la lecture de terrain du Meta s'avèrent excellents, le bike restant à la fois précis et tolérant. Du coup, on engage, on pilote vraiment et c'est un régal !

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP > Ce Meta Trail est un vrai mini enduro. Dans les portions rapides et défoncées, il joue parmi les références grâce à une stabilité et un confort jamais pris en défaut. On a même l'impression d'avoir plus de débattement qu'annoncé avec des roues qui collent parfaitement au terrain. Le bike taille droit, épargne le pilote et sait malgré tout rester joueur quand le relief s'y prête. Sans contestation possible l'une des références de la catégorie dans ce domaine !

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Sur les gros freinages, le Commençal ne descend pas son niveau de performance. Confort, stabilité, précision, adhérence sont toujours au rendez-vous et comme les freins assurent parfaitement leur rôle tant en puissance qu'en endurance, on joue souvent avec les limites. Un vrai jouet en descente ce Meta !

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TRÈS BON> En termes de rendement pur, le Meta Trail n'est pas encore au niveau des F1 de la catégorie mais il est vraiment loin d'être largué. S'il marque un peu le pas dans les longues ascensions roulantes sur des pistes lisses face aux meilleurs, il se montre en revanche assez impressionnant dans les portions accidentées. La suspension arrière filtre le terrain dans une efficacité redoutable sans nuire le moins du monde au pédalage. Ça permet de rester constamment en prise, on n'arrête jamais de pédaler même dans les vilaines racines. Et finalement, à défaut d'avoir un rendement et une nervosité hors norme, ce bike se montre très efficace.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP> L'an dernier, son mono plateau de 34 dents lui avait coûté la mention top mais cette année, tout est rentré dans l'ordre avec le 30 dents. C'est même l'un des bikes qui s'est montré le plus impressionnant dans les passages les plus techniques en montée. Sa motricité s'avère simplement top, le bike apparaît hyper maniable et agile dans les épingles grâce à sa position parfaitement équilibrée, bref, on passe partout. La preuve, c'est l'un des rares no-foot de la catégorie. Bref, un vélo conçu pour jouer dans le technique, en montée comme en descente.

EN CONCLUSION

Chez Commençal, on a une vision montagnarde du Trail Bike et ça se sent. Ce Meta a été conçu comme un mini enduro et ses performances en descente sont un pur régal. Mais si chez Commençal, on a toujours fait des bikes qui descendent bien, ce n'a pas toujours été de bons grimpeurs. Eh bien ce Meta Trail parvient à allier performance au top en descente mais aussi d'un très bon niveau en bosse, surtout si vos montées sont également techniques. Un bike pour adeptes de trails exigeants ! Un excellent trail bike.

DÉBAT.
120

DÉBAT.
120

27,5''

3899 € 11,9KG SANS PÉDALES

Panaracer
PARTENAIRE PNEUS TRAIL BIKES

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES RIDERS QUI CHERCHENT UN BIKE PERFORMANT ET ULTRA CONFORTABLE POUR ROULER LONGTEMPS SUR DES TERRAINS DIFFICILES.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 3 ans / **CADRE :** Carbone + Aluminium / **AMORTISSEUR :** FOX Float Préc/Dét/DPS 3 pos. / **Longueur :** 185 / **Course :** 42 / **Débattement AR. :** 120 / **FOURCHE :** FOX 32 Float FIT 4 Préc/Dét/3modes. / **Débattement :** 120 / **Potence :** SYNTACE F109 / **Guidon :** SYNTACE Vector Carbon / **Selle :** ITALIA / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO XT 180/180 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS CSW MA / **Cassette :** SHIMANO XT 11-40 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Nobby Nic 27,5x2,25 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Dérailleur AV. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** SHIMANO XT 26/36T / **Tailles dispo. :** 16"/18"/19"/20"/21"/23" / **Taille :** 42 / **Empattement :** 1125 / **Longueur des bases :** 428 / **Hauteur boîtier :** 320 / **Angle tube direction :** 68 / **Angle tube de selle :** 73,5 / **Tube supérieur :** 580 / **Longueur tube direction :** 115 / **Hauteur du cintre :** 1010



Confort, maniabilité, motricité, adhérence en courbe.

–

Potence trop longue, nervosité, vivacité.

CUBE STEREO 120 HPC SL

Il y a deux types de Stereo 120 mm chez Cube, les HPA en aluminium et les HPC en carbone, à l'image de ce 120 HPC SL, le plus haut de gamme, qui s'est frotté à ce spécial test. Ici, seul le triangle avant est en carbone tandis que l'ensemble du bras oscillant reste en alu. Les Stereo utilisent tous une suspension de type Horst-link détaillée dans la rubrique cinématique, avec l'amortisseur placé à la verticale devant le tube de selle. Le montage est soigné avec un ensemble Fox Float en suspension, une 32 à l'avant et un DPS derrière. Le groupe Shimano XT fournit la transmission et les freins, avec deux disques en 180 mm de diamètre bien venus dans le programme et 2x11 vitesses. Cette configuration s'avère moins élitiste que celle en mono plateau, plus facile aussi pour un usage montagne. Pour les roues, c'est DT Swiss qui s'en s'occupe avec ses CSW-MA. A noter que ce Stereo dispose également d'une tige de selle télescopique de série, un super montage quoi !

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : BONNE> Le Cube Stereo offre une super position pour pédaler avec un tube de selle assez droit qui favorise le confort dans les longues ascensions. Le cintre super large (770 mm) est hyper agréable en main mais il est hélas monté sur une potence de 80 mm trop longue pour le programme. Avec ne serait-ce que 10 mm de moins, on aurait un peu moins de poids sur les bras ce qui permettrait sans doute au Stereo de récupérer la mention top.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : BON> Le Cube est extrêmement maniable à basse vitesse. Il se place à merveille dans les petits virages et vire vraiment dans un mouchoir. Ça se corse un peu lorsqu'il faut franchir des épingles super raides et très fermées : ça passe mais difficile de mettre de la vitesse du fait de la longue potence qui modère les ambitions... De même, les changements d'angle manquent d'un peu de peps, le bike s'affaissant un peu trop facilement sur les appuis et tardant à revenir.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON> Dans ce domaine, avec une potence plus courte, le bike pourrait sans problème prétendre au top tant ses suspensions font un excellent boulot en collant super bien les roues au sol. Le Cube offre une adhérence impeccable mais malheureusement l'avant reste un peu trop vif et perturbe la trajectoire ayant tendance à un peu trop engager. Dans la pente, on a trop de poids sur l'avant, et il devient alors difficile de bien répartir ses appuis aux commandes de ce Stereo.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TRÈS BON> La grande force du Cube reste sans contestation son confort. Vraiment souple avec des suspensions assez linéaires qui débattent facilement, il épargne vraiment le pilote physiquement. C'est sa stabilité perfectible qui lui coûte le top ici car lorsque ça va très vite, l'avant manque de précision et a tendance à remuer un peu, obligeant à en garder sous le pied.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON> Sur les gros freinages, c'est le même topo. L'adhérence de l'arrière et le confort sont vraiment irréprochables pour la catégorie mais la stabilité demeure perfectible. Comme les freins assurent en puissance et en endurance, il y a tout de même de quoi freiner fort et tard.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TRÈS BON> En termes de nervosité, le Cube n'est pas impressionnant et même un peu en retrait face à ses principaux rivaux, les grosses relances dynamiques n'étant pas son point fort. En revanche, il s'avère efficace lorsqu'il faut pédaler en terrain cassant où il avance facilement sans buter et favorise un pédalage coulé. Autrement dit, il s'en sort nettement mieux en terrain technique que sur les billards bien lisses.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON> Pour grimper les petites côtes bien techniques, la maniabilité demeure la grande force du Cube : le bike tourne hyper court et avec une facilité déconcertante. Il peut également se reposer sur son excellente motricité mais aussi son double plateau qui permet de s'épargner physiquement. En revanche, à très basse vitesse, l'avant est assez délicat à gérer, répondant très vite ce qui peut faire sortir de la bonne ligne. Dans le très raide, le bike est un peu sujet au cabrage ce qui demande au pilote une bonne technique pour passer à vélo.

EN CONCLUSION

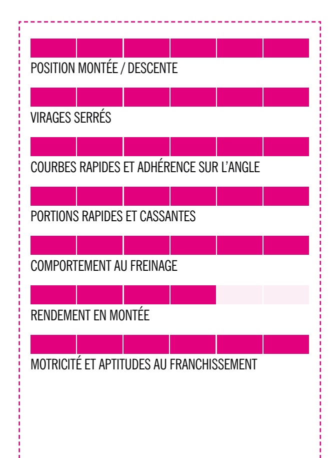
Le Cube Stereo 120 HPC SL est un bon bike de trail avec un comportement homogène. Il répond présent dans tous les domaines et moyennant un petit aménagement du poste de pilotage, il pourrait se montrer encore plus performant en descente sans que cela ne vienne entacher son bilan en montée. Il conviendra à merveille aux adeptes de longues distances en terrain exigeant grâce à son rendement et son confort impeccables.



5449 €

12,3KG SANS PÉDALES

Panaracer
PARTENAIRE PNEUS TRAIL BIKES



DEVINCI DJANGO CARBON SX

POUR QUI ?

POUR LES RIDERS QUI CHERCHENT UN BIKE FUN ET AMUSANT POUR LEURS VIRÉES EN TERRAIN TECHNIQUE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RT3 / **Longueur :** 185 / **Course :** 45 / **Débattement AR. :** 120 / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc/Dét/Bloc / **Débattement :** 130 / **Potence :** V2 Pro / **Guidon :** RACE FACE Turbine / **Selle :** PROLOGO / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide R 180/160 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS X1900 Spline / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS High roller II 27,5x,30 / Ardent 27,5x2,25 / **Dérailleur AR. :** SRAM X1 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM X1 / **Pédalier :** SRAM X1 30T / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1151 / **Longueur des bases :** 427 / **Hauteur boîtier :** 334 / **Angle tube direction :** 67,5 / **Angle tube de selle :** 74,5 / **Tube supérieur :** 598 / **Longueur tube direction :** 115 / **Hauteur du cintre :** 1015



Bilan génial en descente, confort, compromis, maniabilité/stabilité, position.

—

Rendement perfectible.

Le Django est le tout nouveau modèle de Devinci dédié au Trail. Les Devinci tout suspendus utilisent une suspension de type Split-Pivot brevetée par Dave Weagle, grand gourou de la cinématique que l'on ne présente plus, et dont le fonctionnement est décrit dans la rubrique dédiée. Notez juste qu'ici, la liaison bases / haubans est coaxiale à l'axe de roue arrière. D'ailleurs, l'arrière du bike est au standard Boost (148 mm) pour offrir une meilleure rigidité. Les haubans se fixent sur la biellette via un système d'excentrique permettant de régler la géométrie du bike sur deux positions influençant l'angle de chasse d'un demi degré et la hauteur de boîtier de pédalier de 6 mm. Le cadre est un modèle en carbone hyper sloping (seules les bases sont en aluminium), mais il existe par ailleurs un Django tout alu au tarif plus abordable. Notre Devinci Django Carbon SX s'avère très bien équipé avec des suspensions Rock Shox, une Pike en 130 mm de débattement devant et un Monarch RT3 derrière. On apprécie également le montage de la tige de selle télescopique de série, indispensable dans le programme. On trouve également des freins Avid Guide, une transmission Sram X1 en 1x11 vitesses et de belles roues DT Swiss qui viennent compléter un montage étudié. Notez que le plateau est en 30 dents, un super choix pour une pratique en terrain technique.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP> Le Django offre vraiment une excellente position. La potence super courte et le cintre large se combinent à merveille avec le top tube assez long quant à lui. C'est un véritable mini enduro qui propose une position excellente en descente sans que cela ne soit gênant en montée, nickel. Un régal de passer aux commandes de ce bike.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP> Le Django s'avère super vif et maniable. Ses changements d'angle sont incisifs et à son guidon, on se complait à attaquer dans les enchaînements rapides de petits virolos. Aucun souci non plus pour s'enquiller des épingles super raides. Sa position impeccable assortie d'un angle de chasse ouvert et d'un boîtier de pédalier bas sont le cocktail idéal pour s'y engager sans frémir. Un véritable jouet dans le sinueux.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP> En grandes courbes, le bilan reste idyllique. Avec sa position agressive, il permet de rentrer très fort en courbe, offrant des appuis sûrs avec beaucoup de précision. Les suspensions lisent parfaitement le terrain et offrent une excellente adhérence. Là encore, l'angle de chasse ouvert et le boîtier de pédalier bas sont de sérieux alliés pour mettre de l'angle en toute sérénité.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP> Le Devinci est l'un des bikes les plus sécurisants de cette catégorie à haute vitesse, à la fois très stable et très confortable. Sa rigidité super bien gérée lui permet de rester tolérant même sur les terrains les plus exigeants où il taille droit en épargnant bien le pilote. Ses suspensions se montrent également bien progressives et restent saines même sur des chocs plus conséquents. Une des références dans ce domaine.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP> Pour parfaire son bilan en descente, le Django excelle également au freinage. L'adhérence de l'arrière est impeccable avec une roue qui colle vraiment bien au terrain pour un bike de ce débattement, alors que les freins sont puissants et la stabilité jamais prise en défaut. Un bilan extra en descente !

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : BON> Si en descente le Django joue parmi les meilleurs, il rentre dans le rang lorsqu'il s'agit de pédaler, son rendement étant nettement en deçà de celui des références. On ne retrouve pas la vivacité affichée en descente, il apparaît moins nerveux, moins dynamique en bosse. En revanche, lorsqu'il faut pédaler sur des terrains usants et cassants, il s'en sort pas mal, progresse facilement sans buter et reste assez efficace.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP> Autant le Devinci déçoit dans les montées roulantes où il faut pédaler au train, autant il est réjouissant en montée technique. Super maniable, il tourne dans un mouchoir et c'est vraiment un jouet pour se faufiler dans les épingles en bosse. Il profite également d'une grosse motricité et de son plateau raisonnable de 30 dents pour se sortir des passages les plus scabreux. Un bike qui n'aime QUE les terrains techniques.

EN CONCLUSION

Le Devinci peut se targuer d'un bilan presque parfait. A l'aise partout, surtout si le terrain est technique, c'est un vrai jouet en descente qui invite à attaquer partout et à piloter en mode enduro où il répond présent. Seul son rendement déçoit dans cette catégorie où certains bikes rivalisent avec les XC. En revanche, il apparaît super efficace en montée technique.


2016
FREERIDE MOUNTAIN BIKE
WORLD TOUR
OFFICIAL PARTNERS
CAMELBAK
Continental
TSG
SUPPORTER PARTNERS
GoPro
DEWALT
DIAMOND SERIES
1 CRANKWORX ROTORUA SLOPESTYLE MAR 12 SKYLINE ROTORUA (NZL) *
2 CRANKWORX LES GETS SLOPESTYLE JUN 18 LES GETS (FRA) *
3 SWATCH PRIME LINE AT MASH JUL 02 MUNICH (GER)
4 RED BULL JOYRIDE AT CRANKWORX WHISTLER AUG 21 WHISTLER (CAN) *
* LIVE COVERAGE ON Red Bull TV
GOLD
1 SWATCH ROCKET AIR APRIL 30 THUN (SUI)
2 FISE WORLD MONTPELLIER MAY 06 MONTPELLIER (FRA)
3 26TRIX JUN 11 LEOGANG (AUT)
4 GLEMMRIDE SLOPESTYLE JUL 09 SAALBACH (AUT)
5 MAXXIS SLOPESTYLE JUL 30 WINTER PARK (USA)
6 FISE WORLD EDMONTON SEP 18 EDMONTON (CAN)
7 FISE WORLD CHENGDU OCT 30 CHENGDU (CHN)
FOR ALL SILVER + BRONZE EVENTS & ALL STANDINGS VISIT fmbworldtour.com
/FMBWORLDTOUR
PRINT decline FREERIDE
ONLINE psbmx



11998 €

11,3KG
SANS PÉDALES



PARTENAIRE PNEUS TRAIL BIKES

- POSITION MONTÉE / DESCENTE
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- RENDEMENT EN MONTÉE
- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

INTENSE SPIDER 275C FACTORY BUILD

POUR QUI ?

POUR LES PILOTES EXPÉRIMENTÉS QUI VEULENT DE LA PERFORMANCE À L'ÉTAT BRUT.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Carbone + Aluminium / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc/Dét/ DPS 3 modes / **Longueur :** 200 / **Course :** 50 / **Débattement AR. :** 120 / **FOURCHE :** FOX 34 Float FIT 4 Préc/Dét/3modes. / **Débattement :** 130 / **Potence :** RENTHAL Apex / **Guidon :** RENTHAL Fatbar Carbon / **Selle :** FABRIC / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO XTR 180/160 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS XMC 1200 Sline / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Nobby Nic 27,5x2,35/2,25 / **Dérailleur AR. :** SRAM XX1 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM XX1 / **Pédalier :** RACE FACE Next SL / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1175 / **Longueur des bases :** 425 / **Hauteur boîtier :** 340 / **Angle tube direction :** 67 / **Angle tube de selle :** 73 / **Tube supérieur :** 595 / **Longueur tube direction :** 115 / **Hauteur du cintre :** 1050



Rendement, comportement en montée, maniabilité, équipement somptueux.

—

Exigence.

Chez Intense, les Spider sont déclinés en trois familles : 29", 27.5" carbone et 27.5" alu. C'est un modèle carbone que nous avons eu en test, dans la version Factory Build, la plus haut de gamme, dotée d'un cadre full carbon utilisant une cinématique de suspension de type VPP. Seule la biellette inférieure, équipée d'un graisseur pour favoriser son entretien, demeure en alu. Nickel. La biellette supérieure offre deux positions d'ancrage laissant le choix entre 115 ou 130 mm de débattement. Le bras arrière, au standard boost (12x148 mm), offre une rigidité optimale. Ce montage offre un équipement apte à courir au plus haut niveau : suspensions Fox haut de gamme avec une 34 devant en 130 mm de débattement, transmission en 1x11 vitesses avec le groupe Sram XX1 épaulé par un magnifique pédalier Race Face Next en carbone, plateau en 32 dents, de belles roues DT Swiss XMC en carbone également et enfin, des freins Shimano XTR. On regrette juste le montage du disque en 160 mm derrière. Bien entendu, une tige de selle télescopique équipe d'office le Intense, pour au final un montage des plus soignés.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP> Le Spider offre une position idéale pour le programme. Le tube de selle assez droit offre un excellent confort dans les longues ascensions mais le tube supérieur assez long permet de ne pas être trop droit au pédalage. Ce tube supérieur s'associe d'ailleurs parfaitement avec la potence hyper courte (50 mm) et le cintre bien large (760 mm) qui offrent quant à eux un super poste de pilotage en descente. C'est parfait.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP> Aux commandes du Spider, on est super bien pour engager dans les épingles, même les plus raides. On peut y conserver de la vitesse, l'angle de chasse assez ouvert pour la catégorie et la petite potence favorisent grandement l'exercice. Le bike est aussi très performant sur les changements d'angle. Très vif, il réagit du tac au tac mais s'avère également assez exigeant car extrêmement rigide. Bref, il demande beaucoup de doigté dans le pilotage, une exigence qui a failli lui coûter la mention top.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : BON> En grandes courbes, l'Intense s'avère délicat à exploiter. Il tient plutôt très bien sur l'angle et se montre hyper précis mais ses réactions sont parfois vives et surprenantes. Tant que vous êtes sur la bonne ligne et dans la bonne position, pas de souci, c'est une arme. Mais si vous commettez une erreur ou si vous passez sur une racine cachée, ça peut vite devenir très chaud : quand il part, ce n'est pas gentiment ! Il décroche d'un coup et c'est difficile voire impossible de rattraper le coup, sa rigidité ne pardonnant rien. Un bike pour pilote agressif et expérimenté, qui demande une présence constante !

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TRÈS BON> A haute vitesse, cet Intense reste stable mais sans atteindre le degré de facilité et de sécurité offert par les meilleurs. Là encore, le vélo demande beaucoup de précision et mieux vaut ne pas mordre le long d'une ornière ou d'un talus car il engage vite. Même chose pour le confort : les suspensions sont efficaces mais la rigueur du châssis en fait un bike plus physique à exploiter que la moyenne. Pas question de cruiser à son guidon, il faut engager et souder en permanence pour rester complètement maître de la situation.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON> Au freinage, le Spider fait preuve d'une belle stabilité et d'une excellente adhérence de l'arrière. La roue colle bien au terrain et permet d'avoir une décélération efficace. Là encore, sa rigidité globale le rend physique à tenir et le frein arrière manque d'un peu de puissance et de précision pour prétendre au top.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TOP> Au pédalage, l'Intense se pose incontestablement parmi les références. Que ce soit sur les portions lisses et roulantes ou dans des singles cassants, le Spider avoine sévère. Ses relances sont extra, le bike apparaît rapide et entretient super bien sa vitesse alors que dans le cassant, la suspension gomme le relief sans interférer avec le pédalage. On pédale bien rond en restant sans cesse efficace. Une arme face au chrono.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP> Avec sa position super équilibrée et son rendement limite bestial, l'Intense est un outil fabuleux pour gravir des montées hyper techniques d'autant que sa motricité est au top également. Le bike tracte partout, ne cabre pas dans le très raide et fait preuve d'une maniabilité à toute épreuve. Même le mono plateau en 32 dents que l'on trouve souvent limite ne nous a pas gênés ici ! Un pur bonheur en bosse, technique ou non.

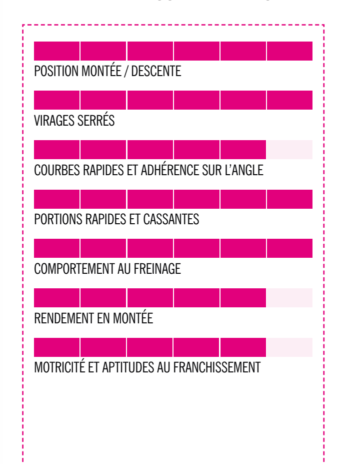
EN CONCLUSION

L'Intense Spider 275C est certes un excellent vélo avec des performances en montées remarquables et un bon potentiel en descente mais peu de riders peuvent l'exploiter pleinement. Hyper exigeant en DH technique, il demande beaucoup de soin en pilotage comme en choix de trajectoires et se montre assez peu tolérant au point d'entamer le capital plaisir. Bref, il s'adresse à des pilotes avertis et aguerris qui aiment rider avec une précision chirurgicale.





Panaracer
PARTENAIRE PNEUS TRAIL BIKES



POUR QUI ?
POUR LES RIDERS QUI CHERCHENT UN BIKE ULTRA POLYVALENT, FACILE ET CONFORTABLE.

FICHE TECHNIQUE
Garantie : 5 ans / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarck RT3 / **Longueur :** 185 / **Course :** 44 / **Débattement AR. :** 120 / **FOURCHE :** ROCK SHOX Revelation RL Préc/Dét/Bloc / **Débattement :** 130 / **Potence :** EASTON EA70 / **Guidon :** LAPIERRE Nico Vouilloz / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO XT 180/160 / **Moyeux :** SRAM / **Jantes :** SRAM Roam 30 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Nobby Nic 27,5x2,25 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM GX / **Pédalier :** SRAM X0 30T / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1175 / **Longueur des bases :** 435 / **Hauteur boîtier :** 328 / **Angle tube direction :** 67,5 / **Angle tube de selle :** 74 / **Tube supérieur :** 600 / **Longueur tube direction :** 115 / **Hauteur du cintre :** 1005


Compromis maniabilité/stabilité, confort, freinage.


Système E:I Shock qui manque d'un soupçon de sensibilité à faible vitesse.

LAPIERRE ZESTY XM 827 E:I

Cette année, c'est un Zesty XM qui représente Lapierre dans cette catégorie des trail bikes. Notez toutefois que les X-Control restent au catalogue avec un curseur davantage déplacé vers le XC que les Zesty XM qui reprennent la cinématique des Zesty AM, à savoir une technologie de type Horstlink avec un débattement réduit à 120 mm derrière. Le Zesty XM 827 E:I est le plus haut de gamme de la famille avec son cadre full carbon qui dispose de la technologie E:I Shock, c'est-à-dire qu'un capteur placé sur la fourche informe un cerveau moteur placé sur l'amortisseur de la marche à suivre, libérant ou verrouillant l'amortisseur sans que vous ayez besoin d'intervenir. Vous vous contentez de pédaler et le bike gère le reste ! A noter que ce système est aussi utilisable en mode manuel. Ce Lapierre offre un super niveau d'équipement avec un ensemble Rock Shox en suspension : une Revelation RL en 130 mm de débattement devant et un Monarch RT3 derrière. La transmission est en 1x11 vitesses avec un plateau judicieusement choisi en 30 dents, un excellent compromis pour les transmissions en mono. On trouve également des roues Sram Roam 30 et l'indispensable tige de selle télescopique de série. Enfin, Shimano s'occupe du freinage avec des XT. Un montage complet et bien adapté au programme.

SUR LE TERRAIN :
POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > Le Lapierre fait partie des bikes de la catégorie offrant l'un des meilleurs compromis pour le programme. Le poste de pilotage est aux petits oignons avec une potence courte (70 mm) et un cintre large (750 mm) qui offrent une position sans reproche en descente. Par ailleurs, son tube de selle assez droit et son tube supérieur assez long lui confèrent une excellente position de pédalage également. C'est parfait !

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
- VIRAGES SERRÉS : TOP> Le Zesty est hyper agréable dans le sinueux, facile dans les épingles raides grâce à la combinaison d'un angle de chasse ouvert, d'un boîtier de pédalier bas et d'un poste de pilotage nickel. On peut engager les épaules et pivoter avec de la vitesse. Il fait également preuve de bons changements d'angle quand il faut se faufiler rapidement entre les arbres ou le long des talwegs de la boucle de test. Bref, un bike efficace dans le sinueux.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON> Dans ce registre, il n'est pas aussi radical que les meilleurs mais reste très performant tout de même. Il se place avec précision et offre une bonne adhérence permettant de bien conserver sa vitesse. Il reste également assez tolérant quand le terrain se dégrade.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP> A haute vitesse, le Lapierre s'avère très stable et sécurisant et même lorsque le terrain se dégrade, il taille droit en restant très confortable pour la catégorie. Sa rigidité bien dosée lui permet de ne pas trop être exigeant à rider, de quoi bien s'économiser en descente.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP> Le Zesty fait également partie des bons freineurs de la catégorie. Ses deux disques en 180 mm de diamètre apportent la puissance et l'endurance nécessaires tandis qu'une fois de plus, la stabilité et l'adhérence sont au rendez-vous. On peut planter de beaux freinages tardifs, le bike reste sain et bien en ligne, c'est efficace.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
- RENDEMENT : TRÈS BON> Sans atteindre le niveau des références, le Lapierre rend super bien dans les portions lisses et roulantes. Il se bloque automatiquement en suspension et même si on se met à accélérer en danseuse, rien ne bronche. En revanche, en mode "auto", ce n'est pas le plus efficace dans les portions cassantes car on parvient moins bien à conserver sa vitesse, les chocs n'étant pas suffisamment gros sur la roue avant pour déverrouiller la suspension arrière. Du coup, on vient buter dans l'obstacle en y laissant du temps et du confort. Mieux vaut finalement forcer la suspension en mode medium en manuel si vous ne connaissez pas la nature du terrain que vous allez croiser.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BONNE> Dans les montées très raides, seule sa motricité encore perfectible lui coûte la mention top car les testeurs ont adoré son énorme maniabilité dans les épingles et le choix du plateau en 30 dents qui permet de ne pas être tout le temps dans le rouge. Le Lapierre est également peu sujet au cabrage dans le très raide, ce qui en fait un très bon partenaire en montée technique.

EN CONCLUSION
Le Zesty XM n'a pas de point faible dans ce programme, son homogénéité à toute épreuve lui conférant un très bon niveau de performance en descente comme en montée. Un vrai bike à tout faire ! Certes, on trouve plus impressionnant en bosse mais rarement avec un aussi bon bilan en descente où le Lapierre se montre facile, stable et confortable.

6999 € 10,95KG SANS PÉDALES

Panaracer
PARTENAIRE PNEUS TRAIL BIKES

- POSITION MONTÉE / DESCENTE
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- RENDEMENT EN MONTÉE
- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES PILOTES SANS CONCESSION QUI VEULENT DE LA PERFORMANCE EN MONTÉE ET EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie. / **CADRE :** Carbone / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes / **Longueur :** 184 / **Course :** 42 / **Débattement AR. :** 120 / **FOURCHE :** FOX 32 Float FIT 4 Préc/Dét/3modes. / **Débattement :** 120 / **Potence :** RACE FACE Turbine / **Guidon :** RACE FACE Next SL / **Selle :** FIZIK / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO XTR 180/160 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS Spline XRC / **Cassette :** SHIMANO 11-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ardent 29x2,40/2,20 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XTR / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SHIMANO XTR / **Pédalier :** RACE FACE Next SL 28T / **Tailles dispo. :** M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1150 / **Longueur des bases :** 436 / **Hauteur boîtier :** 326 / **Angle tube direction :** 68 / **Angle tube de selle :** 69,5 / **Tube supérieur :** 600 / **Longueur tube direction :** 115 / **Hauteur du cintre :** 1030



Adhérence sur l'angle, stabilité, aptitudes en terrain technique, polyvalence, position.

–

Disque arrière en 160 mm un peu juste.

ORBEA OCCAM TR

Chez Orbea, pour faire du trail bike, c'est en 29” que ça se passe avec les Occam TR, les Occam AM restant dédiés au All-mountain. Il s'agit d'une famille composée de six vélos disposant de cadre en aluminium ou en carbone comme cet Occam TR M-LTD, le plus haut de gamme de la lignée, avec son cadre 100% carbone, biellette incluse. Le triangle arrière comprime l'amortisseur via une petite biellette articulée sur le tube de selle et un “shocklink” vient déporter le point de fixation de l'amortisseur sur celle-ci, ce qui permet d'optimiser la compacité de l'ensemble bras oscillant/biellette. Ce triangle arrière n'a pas d'articulation base/hauban afin de gagner du poids, Orbea jouant sur l'élasticité du matériau pour absorber la déformation. Le montage s'avère très haut de gamme ce qui permet à l'Occam TR d'être l'un des plus légers de la catégorie. En suspension, il est équipé 100% Fox avec une 32 à l'avant et un Float DPS à l'arrière, la tige de selle télescopique est de série tandis que la transmission fait appel au groupe Shimano XTR et au pédalier Race Face Next en carbone en 1x11 vitesses avec plateau en 28 dents ! Un grand bravo pour ce choix car voilà un braquet idéal pour de grosses journées de ride en terrain exigeant. Parfait.

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP> La position offerte par l'Occam est tout simplement parfaite, le tube de selle assez redressé permettant un bon confort au pédalage dans les ascensions alors que le tube supérieur assez long s'associe parfaitement à la potence très courte (55 mm) et au cintre large (740 mm). Assez haut de l'avant, l'Orbea offre au final un compromis au top, pas trop radical tout en restant efficace au pédalage.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP> L'Occam fait partie de ceux qui excellent dans le franchissement d'épingles bien velues ! Son poste de pilotage assez haut, son angle de chasse ouvert et son boîtier de pédalier bien bas lui confèrent une stabilité incroyable dans le raide. Il en faut vraiment pour passer par devant ! Egalement vif et précis dans les enfilades de petits virages, il fait mieux que bon nombre de bikes en 27.5” ! Comme quoi, la taille des roues n'influe pas tant que ça…

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP> En grandes courbes, on retrouve les bonnes sensations ressenties dans les enfilades de virolos. Le bike reste super précis et offre une adhérence impeccable, les roues étant bien collées au terrain. On met de l'angle en toute confiance et on peut vraiment avoiner à son guidon, c'est super plaisant. Ça reste toutefois un vélo rigide et assez exigeant techniquement, mais pas au point de lui coûter la mention top.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP> On pouvait craindre que l'absence d'articulation base/hauban vienne perturber le fonctionnement de la suspension arrière, notamment en termes de sensibilité, mais sur le terrain, ce n'est pas si sensible. Certes, on trouve plus confortable dans le très cassants mais le terrain est tout de même super bien filtré et la stabilité du vélo n'est jamais prise en défaut. On peut rouler très vite dans le défoncé sans arrière-pensées avec cet Orbea hyper efficace en descente.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON> L'Orbea continue de séduire dans ce registre, restant super stable avec une excellente adhérence de la roue arrière même s'il manque le petit plus de puissance qu'apporterait un disque de 180 mm. C'est d'autant plus vrai que ce vélo permet de descendre bien vite !

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TOP> A ce niveau, force est de constater que l'Occam est vraiment très performant, bien nerveux et efficace même en terrain technique. En danseuse sur les relances, ça repart fort, la suspension arrière se montre insensible au pédalage même en position ouverte : à coup sûr l'un des meilleurs rendements de la catégorie. Parfait !

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP> Bien que l'Orbea soit très nerveux, il conserve une grosse motricité en terrain technique. Si l'on rajoute la super position qu'il offre et son braquet super adapté pour franchir du raide, cela donne un super ensemble pour se sortir de passages bien sévères en montée technique. Attention toutefois, étant vraiment très nerveux, il peut se montrer parfois un peu sujet au cabrage, chose plutôt rare en 29”. Malgré tout, il se gère tout de même assez facilement et reste très précis et maniable en bosse.

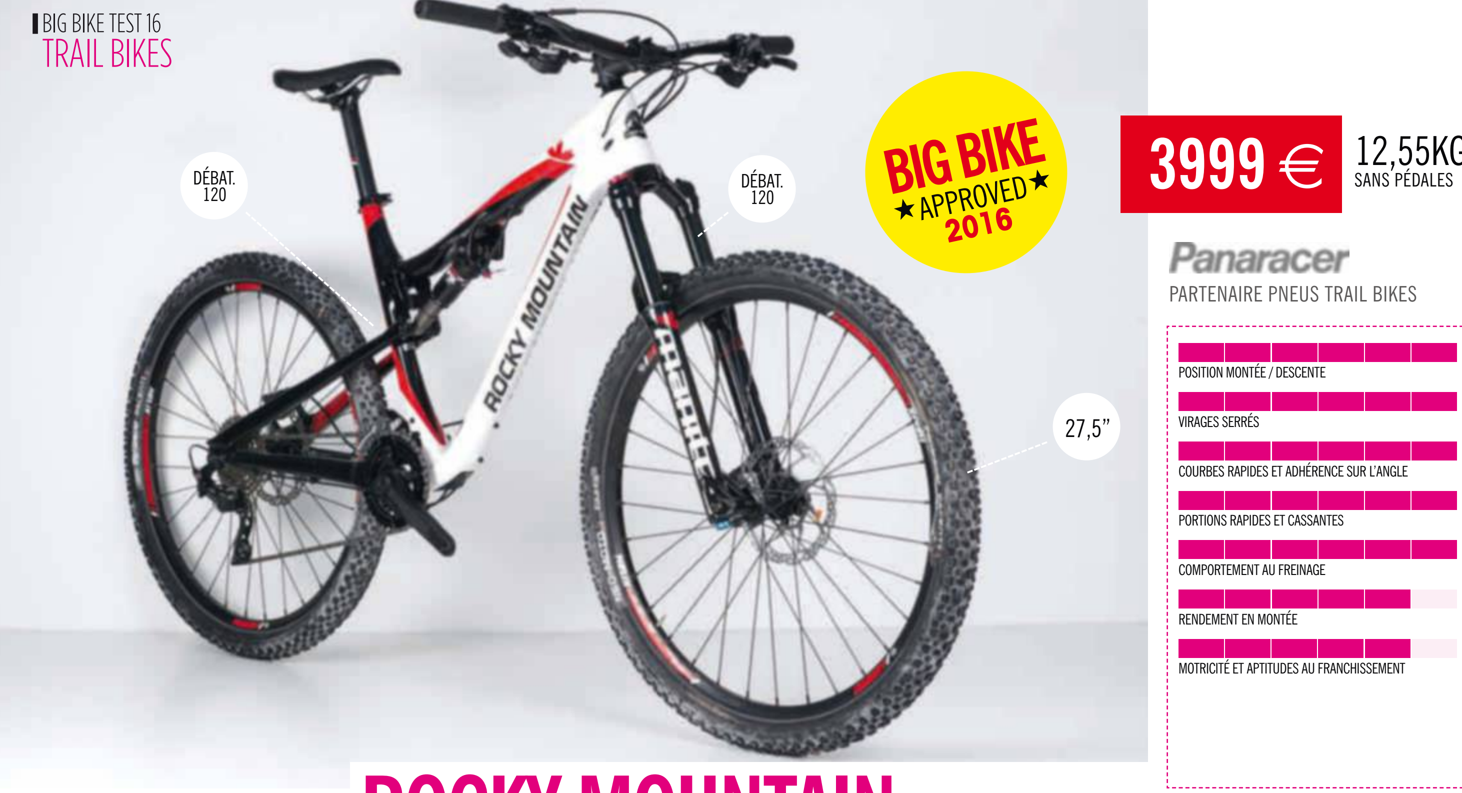
EN CONCLUSION

L'Orbea Occam est un bike de trail extrêmement bien réussi. C'est une arme en descente où il allie efficacité maximale tout en restant ludique à piloter mais sans faire aucune concession au rendement. C'est également un super outil en bosse, qu'elle soit technique ou roulante. Une des références de la catégorie. Il ne lui manque qu'un disque arrière en 180 mm pour un bilan parfait.

BIGBIKE N°100



EN KIOSQUES ACTUELLEMENT



3999 €

12,55KG SANS PÉDALES

Panaracer
PARTENAIRE PNEUS TRAIL BIKES

POSITION MONTÉE / DESCENTE
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
COMPORTEMENT AU FREINAGE
RENDEMENT EN MONTÉE
MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

ROCKY MOUNTAIN THUNDERBOLT 730 MSL

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI RECHERCHENT UN MINI ALL-MOUNTAIN CAPABLE DE MONTER AUSSI VITE QU'IL DESCEND.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Carbone/Aluminium / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc/Dét/ DPS 3 modes / **Longueur :** 190 / **Course :** 48 / **Débattement AR. :** 120 / **FOURCHE :** MANITOU Marvel Pro / **Débattement :** 120 / **Potence :** RMB / **Guidon :** ROCKY MOUNTAIN Five 15 XC / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCKY MOUNTAIN SL / **Freins :** SHIMANO M506 180/180 / **Moyeux :** SHIMANO / **Jantes :** WHELLTECK Helix TR25 / **Cassette :** SHIMANO 11-36 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ardent/Ardent Race 27,5x2,25/2,20 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Dérailleur AV. :** SHIMANO Deore /**Commandes :** SHIMANO SLX / **Pédalier :** RACE FACE Aeffect 38/24 / **Tailles dispo. :** XS/S/M/L/XL / **Taille :** 45 / **Empattement :** 1135 / **Longueur des bases :** 425 / **Hauteur boîtier :** 320 / **Angle tube direction :** 66,5 / **Angle tube de selle :** 70 / **Tube supérieur :** 590 / **Longueur tube direction :** 120 / **Hauteur du cintre :** 1010

+

Homogénéité montée/descente, position, suspension arrière au top, motricité.



Bike technique en montée "trash".

Les Thunderbolt attaquent leur troisième saison avec une déclinaison en carbone apparue l'an dernier. C'est le 730 MSL, l'entrée de gamme des modèles en carbone que nous avons testé, un cadre dont seul le triangle avant est en matériau composite, tout le bras arrière restant en alu. Le cadre s'avère très sloping avec une colonne de direction conique et un boîtier de pédalier press-fit pour un meilleur ratio poids / rigidité. La cinématique de suspension arrière est de type Horstlink comme sur l'ensemble de la gamme d'ailleurs. Les Thunderbolt disposent du système de réglage de géométrie Ride 9 (géométrie donnée ici avec le Ride 9 en position centrale, bike roulé avec l'angle le plus ouvert), alors que les modèles en alu ne l'ont pas. Il s'agit d'un super système pour personnaliser le comportement du vélo qui offre 9 points d'ancrage de l'amortisseur sur le cadre afin d'ajuster la géométrie comme la cinématique. Sinon, le Thunderbolt 730 MSL offre un beau montage avec notamment un amortisseur Fox à commande au guidon et une fourche Manitou Marvel Pro, deux disques en 180mm pincés par des étriers Shimano, une transmission mixant les groupes Shimano SLX et XT épaulée par un pédalier Race Face en double plateau (24/38) laissant une belle polyvalence. Un équipement qui permet au Rocky de lorgner sur des parcours exigeants même si hélas, il n'offre pas de tige de selle télescopique.

SUR LE TERRAIN :

- POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP> Avec sa potence courte (70 mm) et son guidon bien large (760 mm), la position proposée par le Rocky a emballé les testeurs. On est parfaitement installé aux commandes de ce Rocky, aussi bien pour monter que pour descendre. Une référence en la matière.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP> Le Thunderbolt s'avère hyper facile dans les épingles, vraiment très maniable. La potence courte associée à un angle de chasse bien ouvert (en position extrême du Ride 9), permettent de bien engager les épaules dans la pente quand les épingles sont raides, des passages où l'on peut bien conserver sa vitesse. Le bike est tout aussi enthousiasmant dans les enfilades de petits virages où la vivacité de ses changements d'angle fait mouche. Un must en petits virages.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP> Le Rocky offre une très bonne adhérence en grandes courbes à plat, tient bien sur l'angle et permet de réaliser de très beaux passages pour cette catégorie. Les suspensions font très bien leur boulot lisant parfaitement le terrain et apportant un super grip. Avec une rigidité bien gérée, le Rocky est bien posé sur ses appuis ce qui met indéniablement le pilote en confiance.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP> Le Thunderbolt est super stable avec une qualité de suspension arrière impressionnante tant et si bien que l'on a l'impression d'avoir plus de débattement disponible grâce à une superbe progressivité, rare dans cette catégorie de bikes. C'est une arme pour affronter des portions bien cassantes car si la suspension arrière est sensible sur les petits chocs, elle se montre vraiment gaillarde sur les gros et le Rocky ne craint absolument pas le terrain dégradé, restant constamment rigoureux. Une réussite.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP> Le Thunderbolt apparaît super efficace au freinage. La suspension arrière plaque très efficacement la roue au sol, les freins sont très progressifs et offrent une puissance suffisante, le tout générant une stabilité irréprochable. Tout est réuni pour attaquer ! Assurément un bon descendeur...

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TRÈS BON> On n'est vraiment pas loin du top. Le rendement s'avère un peu moins bon que sur le 770 Full carbon testé l'an dernier mais il y a déjà de quoi envoyer sévère ! Sur les montées roulantes et parfaitement lisses, le Rocky ne se démarque pas spécialement mais dès que le terrain devient cassant, c'est une arme pour pédaler efficacement. La suspension arrière gomme à merveille le relief sans interférer avec le pédalage, ce qui le rend super efficace quand il faut pédaler sur des singles accidentés, impeccable !

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BONNE> La motricité ne manque pas mais le bike est particulièrement nerveux avec un avant un peu volage dans le très raide (avec notre réglage Ride 9 qui privilégie la descente). Techniquement, ce n'est pas toujours facile à gérer pour le profane mais au final, il s'est sorti avec brio des pièges du parcours. Son excellente vivacité et sa maniabilité extra dans les épingles en montée compensant en partie cet avant parfois taquin. On n'est pas très loin du top...

EN CONCLUSION

Le Rocky Mountain est l'un des plus performants de cette catégorie. En descente comme en montée, le Thunderbolt séduit par sa super homogénéité même si c'est son comportement en descente ultra enthousiasmant pour la catégorie qui a enflammé les testeurs. Il faut dire que sa suspension arrière surprend d'efficacité dans cette catégorie de débattement, de quoi faire pâlir des bikes de 140 mm ! Hyper sensible sur les petits chocs et très progressive en fin de course, elle permet d'attaquer franco alors qu'en montée, il s'en sort bien grâce à un bon rendement mais surtout à sa vivacité et sa maniabilité qui le rendent bien fun en bosse technique.



3999 € 11,25KG SANS PÉDALES

Panaracer
PARTENAIRE PNEUS TRAIL BIKES

POSITION MONTÉE / DESCENTE
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
COMPORTEMENT AU FREINAGE
RENDEMENT EN MONTÉE
MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

SCOTT SPARK 720

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI AIMENT ENVOYER DU BOIS SUR DES PARCOURS CASSANTS MAIS PEU RAIDES.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 3 ans / **CADRE :** Carbone/Aluminium / **AMORTISSEUR :** FOX Nude Préc./ Dét./DPS 3 modes / **Longueur :** 190 / **Course :** 50 / **Débattement AR. :** 120 / **FOURCHE :** FOX 32 Float FIT 4 Préc/Dét/3modes. / **Débattement :** 120 / **Potence :** SYNCROS FL 1,5 / **Guidon :** SYNCROS FL 1,5 / **Selle :** SYNCROS / **Tige de selle :** SYNCROS FL 1,5 / **Freins :** SHIMANO SLX 180/160 / **Moyeux :** SYNCROS XR 2,5 CL / **Jantes :** SYNCROS XR 2,5 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Rocket Ron 27,5x 2,25 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX1 / **Dérailleur AV. :** / /**Commandes :** SRAM GX1 / **Pédalier :** SRAM GX1 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1130 / **Longueur des bases :** 433 / **Hauteur boîtier :** 328 / **Angle tube direction :** 68 / **Angle tube de selle :** 67 / **Tube supérieur :** 600 / **Longueur tube direction :** 110 / **Hauteur du cintre :** 995



Comportement au freinage, homogénéité en descente, tolérance.

—

Position trop allongée et trop en arrière.

Dans la famille des Spark, on trouve des 29'' en 100 mm de débattement et des 27.5'' en 120 mm, le tout décliné dans trois versions de cadre : en aluminium, le très haut de gamme full carbon avec des fibres à haut module, ou avec triangle avant en carbone un peu moins luxueux et l'arrière en alu... C'est cette version que nous avons testée, le Spark 720, un modèle haut de gamme intermédiaire qui dispose donc d'un triangle avant en carbone et d'une suspension arrière utilisant le principe du quadrilatère déformable. La biellette est équipée d'une petite pièce réversible permettant d'ajuster la géométrie du vélo sur deux positions faisant varier l'angle de chasse d'un demi-degré et baisser la hauteur de pédalier de 7 mm, pas mal pour s'ajuster au terrain. Au niveau du montage, on trouve notamment un ensemble Fox pour les suspensions avec une commande simultanée au guidon, des composants Syncros, une transmission Sram GX1en 1x11 avec plateau de 34 dents et des freins Shimano SLX équipés de disques de 180 et 160 mm diamètre. Un montage cohérent, en phase avec le programme mais il manque une tige de selle télescopique...

SUR LE TERRAIN :>

POSITION MONTÉE/DESCENTE : BONNE> Le Spark 720 offre une position typée avec une assise davantage portée sur l'arrière que celle de ses concurrents, une position grâce à laquelle nous sommes super bien installés pour pédaler dans les portions roulantes et peu pentues mais qui devient nettement moins confortable en montée raide. Une tige de selle non déportée pourrait améliorer ce point. En descente, ça progresse cette année avec une potence qui perd 10 mm (75 mm) et qui offre une position plus équilibrée mais le guidon reste étroit à 720 mm.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON> Le Scott se montre maniable dans les évolutions lentes à basse vitesse. Pour franchir les épingles les plus fermées et les plus raides, on peut s'appuyer sur un angle de chasse assez ouvert et un boîtier de pédalier bien bas qui permettent de s'y engager sereinement. On sent que l'on a de la marge avant de passer par devant ! Sur les changements d'angle, sans atteindre la vivacité des meilleurs, le Spark réagit bien et reste facile dans les enfilades de virolos.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON> En grandes courbes, le Spark reste facile notamment grâce à une rigidité très bien gérée. Précis sans se montrer intolérant, il réagit bien même lorsque le sol est jonché de racines. S'il n'offre pas autant de grip et de sécurité que les meilleurs à haute vitesse sur l'angle, toujours est-il qu'on est loin de rouler sur la défensive et que le rythme peut déjà être très bon.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP> Dans ce domaine encore, l'angle de chasse bien ouvert et le boîtier de pédalier assez bas apportent une stabilité impeccable d'autant que l'on n'est plus gêné par la potence trop longue qui rendait l'avant du bike un peu trop vif. La suspension arrière assez linéaire ne procure pas la rigueur des meilleures mais le confort est au rendez-vous. Un bike qui se montre sain et peu usant à piloter en terrain difficile.

- COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP> Au freinage, le Scott rivalise d'efficacité avec les références. On craignait pour son disque arrière en 160 mm mais il s'est montré suffisamment puissant en endurant. Le vélo apparaît super stable, confortable, avec une excellente adhérence, c'est top !

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : TRÈS BON> Dans l'absolu, au niveau de la restitution d'énergie, le Scott s'avère top. Il pédale fort, notamment sur les plats même cassants où il faut bourriner nez dans le guidon. En revanche, les testeurs ont été gênés dans les montées raides, pas seulement au niveau du franchissement mais plus la pente est forte, plus la position devient inconfortable, pénalisant finalement le rendement du bonhomme… et donc du bike ! Ca lui coûte la mention top.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : BON> Evidemment, dans ce secteur, on en revient à cette position "sur l'arrière" : le bike offre une super motricité mais l'avant du vélo n'est pas assez chargé et devient par conséquent assez volage dans les passages les plus raides. Le Scott tarde à prendre la bonne trajectoire et on sort souvent des bonnes lignes. Ajoutez un mono plateau de 34 dents pas toujours facile à emmener même associé à un pignon de 42, et ça commence à peser pour vraiment s'amuser en montée très technique.

EN CONCLUSION

Le Scott est un Trail bike avec des curseurs davantage placés vers le XC que bon nombre de ses concurrents dans cette catégorie, du fait de sa position typée qui le rend délicat à utiliser en bosses raides. Néanmoins, son excellent confort et sa bonne géométrie en font un engin facile et efficace en descente et moyennant quelques aménagements bien sentis comme l'ajout d'une tige de selle sans déport et d'un guidon plus large, il pourrait affronter brillamment des parcours beaucoup plus techniques.

DÉBAT. 120

DÉBAT. 120

27,5"

2999 € 12,9KG SANS PÉDALES

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

SUNN KERN SL FINEST

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI SE MOQUENT PAS MAL DU TEMPS PASSÉ EN MONTÉE DU MOMENT QUE ÇA DESCEND VITE !

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium 6069 T6 / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc/Dét/ DPS 3 modes / **Longueur :** 185 / **Course :** 48 / **Débattement AR. :** 120 / **FOURCHE :** FOX32 Float Préc/Dét/3modes / **Débattement :** 120 / **Potence :** SUNN / **Guidon :** RACE FACE Turbine / **Selle :** SUNN / **Tige de selle :** SUNN / **Freins :** SHIMANO XT 180/160 / **Moyeux :** MAVIC Crossride / **Jantes :** MAVIC Crossride / **Cassette :** SHIMANO XT 11-42 / **Pneus d'origine :** HUTCHINSON Taipan / Python 27,5x2,25 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Dérailleur AV. :** SHIMANO XT /**Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** RACE FACE Aeffect 38/28 / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 45 / **Empattement :** 1175 / **Longueur des bases :** 435 / **Hauteur boîtier :** 328 / **Angle tube direction :** 67 / **Angle tube de selle :** 72 / **Tube supérieur :** 600 / **Longueur tube direction :** 120 / **Hauteur du cintre :** 1010



Confort, tolérance, compromis maniabilité/stabilité, facilité, fun en descente.



Rendement, position trop typée, disque arrière en 160 mm.

les Kern tout suspendus se déclinent en LT pour l'enduro, Kern tout court pour le All-mountain et SL pour le trail, puis en S1 et Finest, le plus haut de gamme. La conception demeure identique mais les SL subissent une cure d'allègement alors que leur débattement se réduit à 120 mm. On retrouve donc un beau cadre en aluminium avec une cinématique de suspension de type Horstlink. L'amortisseur est placé classiquement devant le tube de selle mais a la particularité de passer dans une arche sous le tube de selle pour venir se fixer sur l'axe de bras oscillant. En suspensions, il est équipé 100% Fox avec une 32 devant alors que la transmission est en 2x11 vitesses avec un groupe Shimano XT épaulé par un pédalier Race Face. Un choix qui laisse une belle polyvalence au bike. Le groupe XT s'occupe aussi du freinage mais on regrette le choix d'un disque en 160 mm derrière. Enfin, les roues Mavic Crossride complètent un montage assez sympa mais il manque la tige de selle télescopique, indispensable dans ce programme. Pourtant, malgré l'absence de cet accessoire, le Sunn accuse déjà un peu le coup sur la balance...

SUR LE TERRAIN :

POSITION MONTÉE/DESCENTE : BONNE> Sur le Sunn, la potence courte (65 mm) s'accorde parfaitement au top tube assez long mais le guidon manque de largeur (720 mm) pour le programme et l'assise se trouve un peu trop portée sur l'arrière. Ça passerait en enduro mais en trail, c'est pénalisant dans les longues ascensions raides, pas lorsqu'on pédale au train sur le plat.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :

- VIRAGES SERRÉS : TOP> Le bike apparaît super maniable. Le poste de pilotage assez haut permet de s'enquiller des grosses épingles bien velues sans frémir. Les changements d'angle manquent d'un peu de peps quand les virolos s'enchaînent sur un très gros rythme mais ça va, pas de quoi lui coûter la mention top. Le bike reste joueur et efficace sur les trails bien sinueux.

- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP> Le Kern SL fait preuve d'une très bonne adhérence en grandes courbes mais surtout d'une super tolérance. Facile à placer sur la trajectoire, il tient bien sur ses appuis et se montre facile même quand le terrain se dégrade. Les suspensions épousent parfaitement le terrain et le bike reste bien stable. Un vélo vraiment rassurant qui permet d'arsouiller en virages.

- PORTIONS RAPIDES ET PASSAGES CASSANTS : TOP> En terrain bien exigeant, la tolérance reste vraiment de mise. Le Kern SL fait preuve d'un excellent confort pour la catégorie et épargne vraiment son pilote physiquement. Le vélo colle au terrain et taille droit quoi qu'il arrive. Il se laisse facilement emmener en mode cruising tout en répondant bien présent à l'attaque. C'est impeccable. Et encore, on pourrait faire encore mieux avec un cintre plus large !

-COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON> Ici, seule la puissance un peu juste de son frein arrière lui coûte le top. Il faut parfois tirer bien fort sur le levier, d'autant que le Sunn fait partie des vélos qui permettent de bien se lâcher en descente. Sinon, il s'avère une fois de plus très stable et bien collé au terrain mais avec deux disques en 180 mm, il ferait un malheur.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :

- RENDEMENT : MOYEN> Lorsqu'on pédale avec le Sunn, on se rend très rapidement compte que les curseurs ont été placés vers la descente. La position n'est pas hyper agréable dans les montées raides avec les fesses un peu trop en arrière qui empêchent de bien transmettre la puissance. On se sent du coup un peu scotché au terrain, le vélo manquant aussi de nervosité. C'est mieux dans le cassant où les suspensions filtrent bien et permettent de pédaler assez efficacement mais les relances manquent trop de peps pour rivaliser dans cette catégorie disputée.

- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : CORRECTE> Là aussi, l'assise trop portée sur l'arrière est pénalisante. L'avant devient trop léger dans le raide, ce qui est difficile à gérer et surtout, pénalise vraiment la précision et la maniabilité pour se faufiler sur les bonnes trajectoires. Dommage, car ça ne permet pas de bien exploiter la transmission en double plateau. La motricité en revanche ne fait pas défaut, la roue arrière reste bien plaquée au sol et le bike patine assez peu.

EN CONCLUSION

Le Sunn débarque dans la catégorie avec de sérieux arguments en descente où son bilan est quasi impeccable. Dommage qu'il n'en soit pas de même en montée car en l'état, le vélo manque d'homogénéité, caractéristique pourtant primordiale dans cette catégorie ! Si les pilotes sont prêts à faire des concessions en débattement, c'est évidemment pour avoir en contrepartie un meilleur comportement au pédalage. Bref, en l'état, ce Sunn Kern SL ressemble trop à un mini DH, parfait pour s'amuser, moins pour monter un peu vite...

BIG BIKE TEST 16

GEOMETRIE

Trail bikes

VOICI UN TABLEAU RÉCAPITULATIF POUR QU'IL VOUS SOIT PLUS FACILE DE COMPARER LES DONNÉES GÉOMÉTRIQUES DES VÉLOS D'UNE MÊME CATÉGORIE SANS AVOIR À PARCOURIR LES PAGES DU MAGAZINE POUR LE FAIRE.



	EMPATTEMENT	LONGUEUR DES BASES	HAUTEUR BOÎTIER	ANGLE DE CHASSE	ANGLE DE SELLE	TOP TUBE	HAUTEUR COLONNE	DÉBATTEMENT	POIDS	HAUTEUR DU GUIDON
COMMENCAL META AM RIDE	1165 mm	442 mm	328 mm	66,5°	71,5°	590 mm	115 mm	130 mm	13,05 kg	1025 mm
CUBE STEREO 120 HPC SL	1125 mm	428 mm	320 mm	68°	73,5°	580 mm	115 mm	120 mm	11,9 kg	1010 mm
DEVINCI DJANGO CARBON SX	1151 mm	427 mm	334 mm	67,5°	74,5°	598 mm	115 mm	130 mm	12,3 kg	1015 mm
INTENSE SPIDER 275C FACTORY BUILD	1175 mm	425 mm	340 mm	67°	73°	595 mm	115 mm	130 mm	11,3 kg	1050 mm
LAPIERRE ZESTY XM 827 E:I	1175 mm	435 mm	328 mm	67,5°	74°	600 mm	115 mm	130 mm	11,9 kg	1005 mm
ORBEA OCCAM TR	1150 mm	436 mm	326 mm	68°	69,5°	600 mm	115 mm	120 mm	10,95 kg	1030 mm
ROCKY MOUNTAIN THUNDERBOLT 730 MSL	1135 mm	425 mm	320 mm	66,5°	70°	590 mm	120 mm	120 mm	12,55 kg	1010 mm
SCOTT SPARK 720	1130 mm	433 mm	328 mm	68°	67°	600 mm	110 mm	120 mm	11,25 kg	995 mm
SUNN KERN SL FINEST	1175 mm	435 mm	328 mm	67°	72°	600 mm	120 mm	120 mm	12,9 kg	1010 mm



© Nico Joly



PARTENAIRE PNEUS VTTAE

VTT À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE

VTTAE

LES VTT À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE FONT LEUR ENTRÉE DANS LE SPÉCIAL TEST, CONVAINCUS QUE NOUS AVONS ÉTÉ PAR LEURS PERFORMANCES ET LEUR INTÉRÊT EN MTB LORS D'UN TEST EFFECTUÉ AU PRINTEMPS DERNIER.

Pour nous, ces vélos ont deux utilisations principales, la première étant d'être l'engin idéal de ceux qui ne peuvent plus faire de VTT, car c'est trop exigeant physiquement. On peut y voir également un moyen de faire de beaux tours de VTT (à gros dénivelé) sur des créneaux très courts ou encore de pouvoir placer une virée même crevé après une journée de boulot. Tout ça devient possible avec ces bikes. Et alors que l'on craignait un comportement en descente assez fade, ils s'avèrent pour la plupart assez amusants, voire mieux que ça pour certains. Ils sont encore trop peu nombreux pour les classer en sous-catégorie (ce qui serait le plus logique) et c'est, hélas, la catégorie la plus hétérogène du test. Leurs programmes et leurs débattements sont assez différents, allant du all-mountain jusqu'au gros freeride (de 135 à 195 mm de débattement). Vous trouverez deux gros bikes, le Moustache et le Lapierre, 3 all-mountain (Cube, Scott et Specialized) et même un hardtail, mais qui est bien gaillard et lorgne vers l'enduro ! À eux six, ils rassemblent 3 marques de motorisation, Bosh, Yamaha et Brose et les deux types de batteries disponibles actuellement : 400 et 500 W/h. De quoi vous faire une bonne idée de ce que le marché propose et de ce qui vous irait le mieux.

CONDITIONS DU TEST

Tous les vélos sont testés avec les mêmes pneus gonflés à la même pression, sauf les 650B+, faute de disponibilité du pneu choisi dans cette taille. La boucle fait 25 km et emprunte pour commencer un chemin roulant avant de venir se frotter à la première montée technique. Courte, mais avec une dizaine d'épingles très serrées et des racines pas faciles à gérer niveau motricité. Un passage clé pour la maniabilité et l'efficacité en montée tendue ! Cette montée nous amène au départ de la descente des enduros, soit une descente de 800 mètres de dénivelé sur un magnifique single en forêt. Une première partie rapide et cassante truffée de racines nous mène dans une section très lente et très sinueuse en dévers où la maniabilité et l'adhérence des vélos étaient vraiment mises à mal. À la sortie de ce tronçon, la vitesse augmentait à nouveau avec de belles lignes droites à flanc de montagne entrecoupées de belles épingles bien serrées. Puis les lignes droites disparaissent lorsque le single ne fait plus que jouer avec les talwegs qu'il traverse. Idéal pour jauger de la vivacité des vélos sur les changements d'angle ainsi que du grip sur l'angle. Cette portion envoie sur une dalle bien raide avec un virage hyper serré au pied, permettant d'enquiller sur une dernière portion à nouveau très rapide. Dans cette partie, un pif paf autour d'un talus pouvait s'éviter en sautant par-dessus le talus. Facultatif suivant le niveau et l'engagement du pilote, mais beaucoup ne s'en sont pas privés, même si l'on sortait un peu du programme. Là, on remontait d'abord sur une grosse piste puis par un sentier très raide avec quelques marches en montée au départ de la seconde descente, déjà utilisée pour les all-mountain. Moins raide et moins rapide, cette descente est surtout très sinueuse et farcie de racines ! Enfin, on retournait au point de départ par une montée vraiment très raide bien servie en racines et autres dalles lisses, où les moteurs étaient mis à rude épreuve. Un vrai parcours de montagne !

SPECIALIZED BUTCHER DH EN 2.5" POUR LES BIKES QUI N'ÉTAIENT PAS EN 650B+.



Pour ce programme, nous avons choisi le Specialized Butcher DH en 2.5'', un pneu vraiment très performant que l'on a déjà utilisé par le passé et qui est conçu pour les conditions intermédiaires, parfait pour la saison de nos tests. De plus, leur poids très raisonnable malgré leur super résistance aux crevaisons ne plombe pas les vélos et est un sérieux atout en relance. Aucune crevaison à signaler pendant les tests alors que nous n'avions que 1,6 kg de pression à l'arrière et 1,7 kg à l'avant. Un exploit compte tenu du poids de ces vélos électriques. Sur le terrain, ces pneus offrent une accroche vraiment fabuleuse sur une grande majorité de surfaces, de la rocaille à la terre souple et humide en passant par la terre bien tassée. La gomme très tendre assure en terrain sec comme sur les racines ou les rochers humides et favorise une glisse toujours très progressive et facile à gérer. On n'a jamais de mauvaises surprises avec ce Butcher !

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Modèle AV	Dimensions	Pression	Poids	Modèle AR	Dimensions	Pression	Poids
Specialized Butcher	27,5x2,4	1,6 bar	1,3 kg	Specialized Butcher	27,5x2,4	1,7 bar	1,3 kg

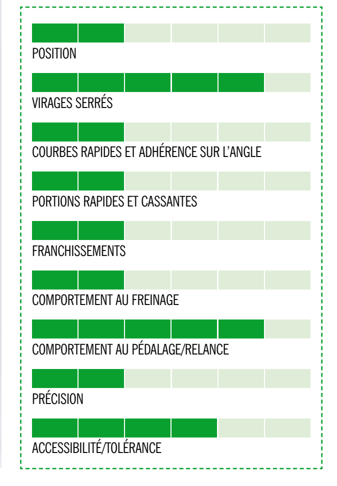
WARNING ! Le poids s'entend sans pédales et avec les pneus choisis pour la catégorie. Tous les curseurs sont comparables uniquement dans la même catégorie.







PARTENAIRE PNEUS VTTAE



CUBE STEREO HYBRID 140 HPA PRO

POUR QUI ?

POUR LES RANDONNEURS QUI CHERCHENT UN VTTAE ABORDABLE POUR DE BELLES VIRÉES EN TERRAIN PAS TROP EXIGEANT.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : BOSH /**Batterie** : 500 Wh / **Garantie** : 2 ans / **CADRE** : Aluminium / **AMORTISSEUR** : MANITOU Radium Préc./Dét./Bloc **Longueur** : 200 mm / **Course** : 56 mm / **Débattement AR.** : 135 mm / **FOURCHE** : MANITOU Mattoc Préc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement** : 140 mm / **Poids constructeur** : 22,60 kg / **Potence** : SYNTACE / **Guidon** : CUBE / **Selle** : ITALIA / **Tige de selle** : CUBE / **Freins** : MAGURA MT2 180/180 / **Moyeux** : SUN RINGLE Attack / **Jantes** : SUN RINGLE CMP 27.5 AM / **Cassette** : SHIMANO 10-42 / **Pneus d'origine** : SCHWALBE Hans Dampf 27.5x2.35 / **Dérailleur AR.** : SHIMANO XT / **Commandes** : SHIMANO XT / **Pédalier** : FSA / **Tailles dispo.** : 16"/18"/20"/22" / **Taille** : 47 / **Empattement** : 1185 mm / **Longueur des bases** : 480 mm / **Hauteur boîtier** : 320 mm / **Angle tube direction** : 67° / **Angle tube de selle** : 76° / **Tube supérieur** : 580 mm / **Longueur tube direction** : 120 mm / **Hauteur du centre** : **1000** mm



Tarif, comportement en montée, maniabilité.

–

Position, précision, freins.

Le Cube Stereo Hybrid 140 Pro 400 HPA 27.5 est l'entrée de gamme des 140 mm de débattement. Ces Hybrid reprennent la cinématique de suspension de type Horstlink des Stereo standard et utilisent un moteur Bosch Performance avec une batterie en 400 W/h sur ce modèle. Au niveau du montage, on retrouve un ensemble Manitou entrée de gamme en suspensions et on regrette l'absence de tige de selle télescopique de série.

POSITION : MOYEN > La position offerte par ce Stereo Hybrid n'a pas convaincu les testeurs à cause d'un poste de pilotage trop typé XC avec une potence de 85 mm. Il est également un peu trop haut de l'avant, nous obligeant à ôter toutes les entretoises pour retrouver un peu d'agressivité.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Ce Cube est maniable à faible allure, très facile, et il se faufile à merveille sur les petits sentiers entre les arbres. Il rentre un peu dans le rang quand le rythme augmente et que les virages commencent à s'enchaîner rapidement à cause de sa position trop peu agressive. Cette position le handicape aussi dans les épingles raides, on arrive à passer grâce à une bonne géométrie, mais on ne peut pas mettre de vitesse.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : MOYEN > On a été assez déçu dans ce registre, car le Stereo Hybrid HPA Race testé au printemps dernier était nettement plus performant que ce modèle Pro. Ici, ce sont les suspensions qui sont nettement moins efficaces : elles lisent mal le terrain et ne plaquent pas les roues au sol. La précision n'est pas excellente non plus, car les roues manquent de rigidité pour ce type de vélo. Et à haute vitesse, sur l'angle, le bike a la fâcheuse tendance à louvoyer. Pas top pour la confiance…

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : MOYEN > Là encore, tandis que le Hybrid Race avait fait forte impression en termes de confort, le Pro déçoit. Les suspensions ne filtrent pas assez bien les obstacles et il n'est pas rare de prendre des petits coups de raquette quand le terrain devient bien cassant. Heureusement que le Stereo est très stable et qu'il reste en ligne, ce qui permet malgré tout de descendre assez vite, mais il n'offre pas le niveau de performance des meilleurs. Et en prime, le flou engendré par le manque de rigidité des roues invite à en garder sous le coude. Elles se sont même dérayonnées après deux descentes seulement ! Un point à surveiller.

FRANCHISSEMENTS : MOYEN > Ici, c'est uniquement la position qui invite à la prudence. Avec une potence (beaucoup) plus courte, tout rentrerait dans l'ordre, car la géométrie du vélo est réussie.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : MOYEN > Les freins trop justes en puissance et en endurance limitent les ardeurs. Tant que la pente n'est pas trop forte et que la vitesse est peu élevée, ils assurent leur rôle, mais ils ne suivent plus dès que le rythme augmente. On était limite en bas de la plus longue descente et il fallait vraiment tirer très fort sur les leviers pour couper sa vitesse. D'autre part, la position qui renvoie trop de poids sur l'avant pénalise la stabilité et le grip de l'arrière dans ces phases de pilotage.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > En montée, ce Cube profite d'une motricité et d'une maniabilité vraiment excellentes pour bien tirer son épingle du jeu. Il se faufile à merveille, même dans les virages les plus serrés en bosses. Ici, sa position sur l'avant est un avantage et on est super bien installé pour pédaler, même dans les montées raides. Par contre, le rendement est un peu moins bon que celui des meilleurs et comme la batterie de 400 W/h offre moins d'autonomie, on ne peut pas trop jouer avec les modes « très assistés » pour compenser. Néanmoins, ce Cube fait partie des bons grimpeurs du test.

PRÉCISION : MOYEN > La piètre rigidité des roues nuit vraiment à la stabilité.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : BON > Le bike est relativement facile à prendre en main et sait se montrer tolérant, mais sa position qui envoie sur l'avant et son confort perfectible en terrain exigeant lui coûtent tout de même des points.

EN CONCLUSION

Ce Cube Stereo Hybrid 140 Pro 400 HPA 27.5 est proposé à un tarif raisonnable et s'adresse surtout à un public de purs randonneurs, qui profiteront pleinement de son excellent châssis et de ses qualités en montée. Les plus énervés seront bridés par un équipement peu adapté dès lors que l'on s'aventure sur des terrains exigeants. Les freins, suspensions et roues ne sont pas au niveau pour attaquer, donc si vous voulez rouler fort il faudra casser la tirelire et vous offrir un modèle Race par exemple, nettement plus performant.

DÉBAT. 160 MM

DÉBAT. 160 MM

27,5”

4999 €

24,00 KG
SANS PÉDALES

SPECIALIZED
PARTENAIRE PNEUS SPECIALIZED

- POSITION
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L’ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- FRANCHISSEMENTS
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
- PRÉCISION
- ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN VTTAE CAPABLE DE PASSER PARTOUT OÙ ILS PASSENT EN VTT CLASSIQUE… ET AUSSI VITE SURTOUT !

FICHE TECHNIQUE

Moteur : YAMAHA / **Batterie :** 400 Wh / **Garantie :** 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 200 mm / **Course :** 56 mm / **Débattement AR. :** 160 mm / **FOURCHE :** FOX 36 Float FIT4 DPS Préc./Dét./3 modes. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 24,00 kg / **Potence :** LAPIERRE / **Guidon :** LAPIERRE Vouilloz / **Selle :** LAPIERRE / **Tige de selle :** KS Lev / **Freins :** AVID Guide R 200/200 / **Moyeux :** FORMULA / **Jantes :** MAVIC EN 423 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d’origine :** MAXXIS High Roller II 27,5x2.30 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX / **Commandes :** SRAM GX / **Pédalier :** FSA / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1195 mm / **Longueur des bases :** 467 mm / **Hauteur boîtier :** 335 mm / **Angle tube direction :** 65,5° / **Angle tube de selle :** 72,5° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 118 mm / **Hauteur du cintre :** 1025 mm



Confort, stabilité, facilité, grip sur l’angle.

—

Pataud dans le très sinueux.

LAPIERRE OVERVOLT SX 800

On retrouve six modèles tout suspendus au catalogue, cinq en 140 mm de débattement et un en 170 mm, l’Overvolt SX800 testé ici. Pour ce bike, Lapierre a opté pour un moteur Yamaha, mais on ne peut s’empêcher de regretter le choix de la batterie en 400 W/h, car les gros vélos sont plus gourmands en énergie et la 500 W/h aurait été bienvenue. Le montage est à la hauteur du débattement du vélo, avec notamment une belle Fox 36 devant et un Float derrière, ainsi que des freins Sram guide en 200 mm de diamètre. Bien vu. Enfin, on trouve une tige de selle télescopique de série, le montage est complet.

POSITION : TOP > Cintre hyper large (790 mm), potence très courte (45 mm) et bonne hauteur de poste de pilotage, l’Overvolt SX offre un cocktail détonnant en descente. En montée, ça reste très bien aussi, le tube de selle n’est pas trop incliné pour optimiser le confort au pédalage.

VIRAGES SERRÉS : CORRECT > Cette version SX n’apprécie pas spécialement les trails qui tournicotent, ses changements de cap ne sont pas des plus incisifs. En effet, le bike se cale sur l’angle grâce à un grip extra, mais ensuite il ne bouge plus et tarde à revenir si le virage suivant arrive vite ! Pas très joueur, ce Lapierre n’était pas à la fête dans la deuxième descente du parcours. C’est mieux dans les épingles raides où sa position met à l’aise dans la pente.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L’ANGLE : TOP > Ce qui gêne dans les enfilades de virolos est ici un énorme avantage. En effet, une fois sur l’angle, l’Overvolt SX se cale littéralement dans le virage et à partir de là plus rien ne peut le faire dévier de sa trajectoire ! On met de l’angle en toute sécurité et on taille de superbes courbes la fleur au fusil !

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > À haute vitesse, ce bike est stable et ultra confortable. Les suspensions travaillent bien, gomment le terrain magistralement et donnent un gros sentiment de sécurité. Malgré son poids, le Lapierre n’est pas physique à rider en terrain défoncé, les suspensions encaissent super bien les gros impacts, y compris les réceptions hardcore. L’hydraulique de l’amortisseur est bien gérée, tout comme la cinématique de suspension. Voilà un bike gaillard très à l’aise quand il faut tout lâcher.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Aucun problème pour descendre des marches très raides avec le Lapierre : on profite d’une super position, la fourche ne plonge pas et l’angle de chasse reste bien ouvert. Le bike reste constamment facile.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Encore un domaine où la stabilité du Lapierre est sans faille, même quand le terrain est bien défoncé. Les freins sont puissants et endurants, bien dimensionnés pour ce genre de vélo et permettent des freinages bien tardifs. Et comme la roue arrière colle bien au terrain, c’est parfait.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Le moteur Yamaha est bien né, il dépote bien (même en mode intermédiaire) et son bon couple permet au Lapierre de s’en sortir très honnêtement en montée malgré son petit embonpoint. Par contre, avec le choix de la batterie en 400 W/h on n’a pas pu utiliser trop fréquemment les modes qui poussent le plus sur la boucle de test, sous peine de finir en poussant. Ça le pénalise un peu en termes de vitesse par rapport aux autres. On note que le gros débattement du vélo est un allié dans les montées très techniques, car le bike encaisse et motrice à merveille. On peut se contenter de bien appuyer sur les pédales pour monter au sommet des bosses, pas besoin de trop gérer la motricité. Par contre, une fois de plus, il n’est pas des plus agiles dans les épingles fermées, ce qui peut poser des soucis dans les montées les plus techniques.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Grâce à un confort et à une stabilité d’enfer, l’Overvolt SX est à placer entre toutes les mains. Son manque de maniabilité n’est pas un gros souci pour un débutant et gêne plutôt le pilote confirmé qui veut rouler vite dans le sinueux.

EN CONCLUSION

Cet Overvolt SX 800 est un VTTAE très intéressant à piloter grâce à son gros potentiel en descente, notamment sur les terrains rapides et cassants. C’est un bike ultra sécurisant et très confortable qui permet de copieusement se lâcher. Il ne lui manque qu’un soupçon de maniabilité pour réaliser le sans-faute en descente. En montée, la performance globale est très honnête pour un vélo de ce débattement, il ne rivalise pas avec les meilleurs, mais reste compétitif. Un excellent choix pour ceux qui roulent en terrain (très) engagé.

DÉBAT.

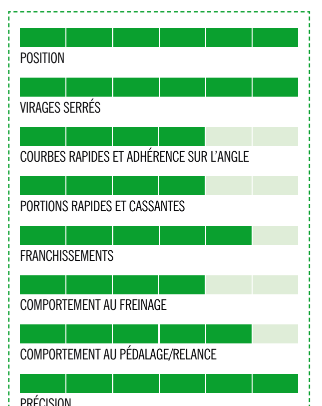
DÉBAT. 140 MM

27,5+"





PARTENAIRE PNEUS SPECIALIZED



POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS TECHNIQUES QUI CHERCHENT UN VTTAE POUR SE DÉFOULER SUR DES CRÉNEAUX COURTS.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : BOSH /**Batterie :** 400 Wh / **Garantie :** 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR : Débattement AR. :** / **FOURCHE :** FOX 34 Float FIT4 DPS Préc./Dét./3 modes. / **Débattement :** 140 mm / **Poids constructeur :** 20,90 kg / **Potence :** ONOFF Stoic / **Guidon :** MONDRAKER / **Selle :** MONDRAKER / **Tige de selle :** ONOFF / **Freins :** SRAM Guide R 180/180 / **Moyeux :** MDK / **Jantes :** MDK EP Plus / **Cassette :** SHIMANO 11-40 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Chronicle 27.5x3.00 / **Anti-dérail. :** / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** MILANDA / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 42 / **Empattement :** 1220 mm / **Longueur des bases :** 480 mm / **Hauteur boîtier :** 305 mm / **Angle tube direction :** 68° / **Angle tube de selle :** 73,5° / **Tube supérieur :** 630 mm / **Longueur tube direction :** 100 mm / **Hauteur du centre :** 1055 mm



Position, stabilité, maniabilité en descente, nervosité, très ludique.

–

Tarif pour un semi-rigide, adhérence et maniabilité en montée (très) technique.

MONDRAKER E-VANTAGE RR+

La marque espagnole propose une belle gamme de VTTAE, qu'elle a décidé de monter en standard 650B+ avec de gros pneus en 3 pouces, logique dans cette catégorie. Pour ce test, le E-Crafty (tout suspendu) n'étant pas dispo, nous avons roulé un E-Vantage RR+ à la place. Celui-ci propose un très bon montage avec une fourche Fox 34, des freins Sram en 180 mm de diamètre et une tige de selle télescopique Rock Shox Reverb. Notez enfin que le moteur est un Bosh Performance Line CX et la batterie une 400 W/h.

POSITION : TOP > Le cintre large (765 mm) monté sur une potence ultra courte de 35 mm offre un poste de pilotage parfait et agressif en descente. Pas de problème pour pédaler non plus, grâce notamment à un tube de selle assez redressé.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Mondraker est un régal dans les portions lentes et sinueuses, il est ultra vif et permet de se faufiler super rapidement dans les petits sentiers tortueux. Le bilan reste idyllique dans les grosses épingles bien raides et bien fermées où c'est une vraie arme.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : BON > Avec la diversité des standards de roue dans cette catégorie, seuls les 27.5'' ont pu être équipés des mêmes pneus. Et ici, plus encore que l'absence de suspension, c'est le manque de grip sur l'angle des Maxxis qui limite le vélo. Le pneu ne mord pas assez dans le terrain et dérive gentiment, mais sûrement vers l'extérieur de la courbe. Avec des pneus mieux cramponnés, le bilan pourrait être totalement différent, car le E-Vantage n'est pas largué pour autant : il est long, très stable sur l'angle et finalement l'absence de suspension rend juste l'exercice plus technique et plus physique, mais on peut tout de même mettre pas mal de vitesse.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : BON > C'est la bonne surprise, car on n'attendait pas un semi-rigide à ce niveau ici. Le Mondraker est ultra stable à haute vitesse, ses réactions sont toujours très saines et prévisibles. Au niveau du confort, il est en toute logique désavantagé, mais pas tant que ça. En effet, ses gros pneus lui sauvent la mise en apportant un surplus de confort qui permet de ne pas trop subir physiquement. Bien sûr, comme tout hardtail, il est physique et assez technique en terrain exigeant, mais reste dans le rythme des bons élèves de la catégorie (avec un poil d'engagement), car sa géométrie radicale ne craint pas la vitesse !

FRANCHISSEMENTS : TRÈS BON > On n'est pas loin du top, car le E-Vantage est très à l'aise dans les parties raides. La position et la géométrie font que l'on aborde la pente sans appréhension, mais le bémol vient du grip de l'arrière, pas au niveau d'un tout mou, qui empêche de parfaitement maîtriser sa vitesse.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > Un semi-rigide est toujours plus délicat à gérer au freinage, l'adhérence de la roue arrière n'est pas optimale et l'efficacité en pâtit. Heureusement, l'E-Vantage est super stable et on peut broyer très fort le frein avant.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Le Mondraker est nerveux, vif et prend super bien sa vitesse. D'autre part, ses gros pneus favorisent l'autonomie, ils permettent de conserver la vitesse sans consommer trop d'énergie et à boucle égale, on peut taper un peu plus dans les modes bien assistés. Par contre, la motricité est délicate à gérer en montée technique, ce qui lui coûte en partie la note maxi. En électrique, on monte vite et il faut faire l'effort de se lever pour franchir les cassures par exemple. Assez technique par rapport à un suspendu qui tolère que l'on reste assis, ça demande plus d'expérience. Aussi, en montée très technique avec des épingles très fermées, il manque d'un soupçon de maniabilité.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : CORRECT > Un hardtail reste un hardtail, qu'il soit assisté électriquement ou pas. Il est donc plus délicat à prendre en main, même si le choix du 650 B+ arrondit un peu les angles.

EN CONCLUSION

L'E-Vantage est un VTTAE très performant et bien qu'il soit semi-rigide, ses qualités dynamiques permettent de s'aventurer sur des terrains délicats tout en s'amusant. Il est rigide, précis, stable et maniable et s'avère très fun à piloter. Néanmoins, l'absence de suspension le rend exigeant pour les néophytes, à moins qu'ils ne se contentent de parcours faciles. À tarif équivalent, le choix d'un tout suspendu paraît plus raisonnable, ce bike s'adressant à des rideurs plus expérimentés.

4999 €

25,00KG
SANS PÉDALES

DÉBAT. 190 MM

DÉBAT. 180 MM

27,5"

SPECIALIZED
PARTENAIRE PNEUS SPECIALIZED

POSITION
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
FRANCHISSEMENTS
COMPORTEMENT AU FREINAGE
COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
PRÉCISION
ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

MOUSTACHE SAMEDI 27.5 DOWN 5

POUR QUI ?
POUR CEUX QUI VEULENT S'ENTRAÎNER EN DH SANS REMONTÉES MÉCANIQUES ET SANS ROTATIONS DE VÉHICULES.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : BOSH /**Batterie :** 500 Wh / **Garantie :** 5 ans (2ans moteur) / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Kage RC Préc./Dét./Comp./Bloc. **Longueur :** 240 mm / **Course :** 71 mm / **Débattement AR. :** 190 mm / **FOURCHE :** : ROCK SHOX Yari RC Préc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement :** 180 mm / **Poids constructeur :** 25,00kg / **Potence :** NC / **Guidon :** NC / **Selle :** NC / **Tige de selle :** NC / **Freins :** MAGURA MT5 200/200 / **Moyeux :** NC / **Jantes :** ALEX MD27 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** CONTINENTAL Mountain king 27.5x2.40 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX / **Commandes :** SRAM GX / **Pédalier :** MILANDA / **Tailles dispo. :** 43/48 / **Taille :** 48 / **Empattement :** 1250 mm / **Longueur des bases :** 455 mm / **Hauteur boîtier :** 354 mm / **Angle tube direction :** 65° / **Angle tube de selle :** 70,5° / **Tube supérieur :** 620 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du cintre :** 1055 mm


Comportement en descente, confort, rigueur, compromis maniabilité/stabilité, freinage.


Vivacité en montée.

Nouveautés 2016, les Samedi 27.5 Down sont des bikes à gros débattement utilisant une cinématique de type Horstlink, dont la biellette offre deux points d'ancrage pour faire varier le débattement entre 170 et 195 mm. Sur le terrain, ce réglage n'est vraiment pratique que sur la version Down 7 qui possède un amortisseur à air, car il est difficile d'avoir un seul ressort qui convienne à deux ratios différents… De notre côté, nous n'avons pu utiliser ce bike qu'en 195 mm de débattement. Contrairement aux 27/9, le Down possède des roues de taille identique, au standard 27.5". Enfin, pour la motorisation, on retrouve le nouveau Bosh Performance CX et une batterie en 500 W/h, impeccable.

POSITION : TOP > Potence ultra courte (40 mm) et guidon très large (780 mm) et bien shapé, tout va bien en descente sans pénaliser la position en montée : en effet, le top tube bien long et l'angle de selle assez droit permettent d'être bien installé pour pédaler également.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Avec son gabarit et son débattement imposants, le Moustache n'est pas des plus joueurs à faible allure où son angle de chasse hyper ouvert peut perturber les moins aguerris. Il reste néanmoins assez maniable et plutôt efficace, puis se lâche quand le rythme augmente. Ses suspensions restent assez fermes, elles renvoient bien sûr les changements de cap et on profite d'une excellente adhérence. Aucun souci non plus dans les épingles tendues où la position parfaite et l'angle de chasse très ouvert permettent d'être très serein.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Dans ce domaine, le Samedi Down fait office de référence. Le grip qu'il offre sur l'angle est génial, les roues collent vraiment au terrain, le bike est rigide et précis et on met de l'angle avec un énorme sentiment de sécurité. À son guidon, on roule presque comme avec un DH !

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > C'est assurément le plus confortable du lot. Le Moustache encaisse le terrain à merveille, la stabilité est exemplaire et on peut prendre des vitesses déraisonnables à son guidon. On peut même se lâcher sur de bons jumps, il ne bronche pas en réception, reste super rigoureux et encaisse les impacts à merveille grâce à des suspensions bien progressives. Impressionnant pour un VTTAE !

FRANCHISSEMENTS : TRÈS BON > C'est son manque de maniabilité à très faible allure, comme c'est le cas en franchissement copieux, qui pénalise ici le Moustache. Sinon sa géométrie extra offre une belle marge de manœuvre dans le raide.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Avec deux disques en 200 mm, les freins assurent en puissance et en endurance, de quoi exploiter l'excellent comportement dont ce Moustache fait preuve au freinage. Une fois de plus, il est hyper stable et il colle au terrain, offrant un grip extra.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : CORRECT > Évidemment, le Down 5 impressionne moins en montée qu'en descente. Heureusement, sa batterie 500 W/h permet d'utiliser plus souvent des modes bien assistés pour ne pas se faire larguer par les potes et encore, ça ne suffit pas toujours. On retrouve ce décalage en VTT classique, c'est comme utiliser un freeride au milieu de potes ridant des all-mountain. À condition physique égale, on prend cher ! Eh bien ici aussi, et il faut transpirer à grosses gouttes pour suivre le rythme. Sinon la motricité est au rendez-vous, la roue arrière colle au sol et permet de franchir sans problème des passages très raides. En revanche, le vélo manque de maniabilité dans les montées techniques où la roue avant n'est pas assez chargée avec un tel angle de chasse. Il est difficile de le guider avec précision.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Au regard de sa stabilité et de son confort fabuleux, on n'était pas loin du top dans ce registre. Mais le gabarit du Moustache et le type de pilotage qu'il requiert en descente demandent une certaine expérience. Et puis son manque de maniabilité en bosses peut gêner les moins aguerris aussi.

EN CONCLUSION

Avec le Moustache, on repousse les limites du VTTAE, et on se prend à descendre presque comme avec un DH. On attaque partout sans se brider et s'envoyer de gros vols sans serrer les fesses à la réception devient possible là où on sent que les autres souffrent mécaniquement. Mais le principe des vases communicants reste de mise : ce que l'on gagne d'un côté on le perd de l'autre ! Et en effet, à la montée ce Samedi 27.5 Down 5 est nettement moins performant, on perd donc beaucoup en polyvalence. Ce n'est pas un réel problème en soi, sauf pour rouler au milieu d'autres VTTAE plus lights.

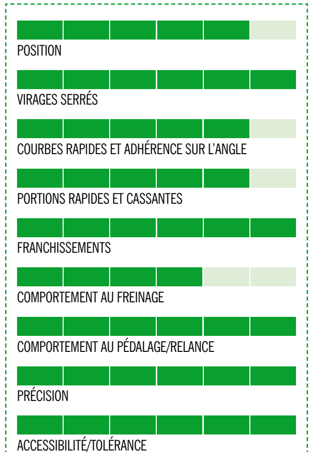




21,70 KG
SANS PÉDALES



PARTENAIRE PNEUS SPECIALIZED



SCOTT E-GENIUS 710 PLUS

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI RECHERCHENT UN VTTAE ULTRA POLYVALENT POUR S'AMUSER SUR DES PARCOURS BIEN TECHNIQUES.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : BOSH /**Batterie :** 500 Wh / **Garantie :** 3 ans (ext. à 5) / **CADRE :** Aluminium 6061 / **AMORTISSEUR :** FOX Nude DPS Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 190 mm / **Course :** 50 mm / **Débattement AR. :** 130 mm / **FOURCHE :** FOX 34 Float FIT4 DPS Préc./Dét./3 modes. / **Débattement :** 140 mm / **Poids constructeur :** 21,70 kg / **Potence :** SYNCROS / **Guidon :** SYNCROS / **Selle :** SYNCROS / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO SLX 200/180 / **Moyeux :** FORMULA/ SHIMANO Zee / **Jantes :** SYNCROS X40 Plus / **Cassette :** SHIMANO 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Nobby Nic 27,5x3.00 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** NC / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1215 mm / **Longueur des bases :** 490 mm / **Hauteur boîtier :** 320 mm / **Angle tube direction :** 66,5° / **Angle tube de selle :** 70,5° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du cintre :** 1020 mm



Polyvalence montée/descente, confort, facilité, ludique.

–

Freins un peu justes par rapport au potentiel du bike.

L'E-Genius 710 Plus est monté avec le standard 650B+ et dispose d'une cinématique de suspension à quadrilatère déformable. La biellette est équipée d'une pièce réversible qui permet de régler la géométrie et on note également le système Twinloc, qui permet de piloter les suspensions depuis le guidon (bien que ce soit moins utile sur un bike à assistance électrique). Sur le terrain, les montées sont si rapides que l'on a roulé tout le temps ouvert pour conserver du confort. L'équipement de ce vélo est impeccable et pour la motorisation, on trouve le nouveau Bosch Performance CX. Notre batterie était une 400 W/h, mais ce sera une 500 sur le vélo de série.

POSITION : TRÈS BON > Le guidon manque d'un poil de largeur (740 mm) pour passer à top. Sinon, la potence courte (65 mm) colle très bien à l'esprit du bike et on est parfaitement installé pour pédaler.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Scott est ultra maniable et tout aussi ludique dans les portions sinueuses. Il s'est notamment montré génial dans la deuxième descente du parcours où les changements d'angle s'enchaînent constamment le long des talwegs. On retrouve ce super comportement dans les épingles très raides où le bike est facile à faire pivoter. L'une des références dans ce domaine.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Comme avec tous les 650B+ testés pendant ces tests, tant que le sol n'est pas lisse et dur c'est top. Le bike est (très) facile à mettre sur l'angle, naturel, et offre une très bonne adhérence ainsi qu'une excellente précision. Il est stable et bien calé sur ses appuis. Ça se gâte un poil en courbe à plat sur surface lisse où on le sent dériver, gentiment, mais systématiquement. C'est encore plus flagrant ici, les pneus ont plus de mal à contenir le poids de la bête et passent un poil sous la jante. Mais bon, ça n'est arrivé que dans deux virages sur l'ensemble du parcours, pas de quoi en faire un plat.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > On trouve plus stable chez la concurrence, mais il y a déjà de quoi rouler à très gros rythme ! Le Scott est très confortable malgré un débattement arrière assez modeste, grâce à des suspensions efficaces qui restent saines même sur les gros impacts. On peut talonner, mais il faut commencer à jouer dans l'extrême limite du programme du bike (nous n'avons trouvé les limites de la suspension qu'en réception d'un joli jump). Les gros pneus sont aussi hyper appréciables, ils apportent une lecture de terrain parfaite en se jouant des racines et autres obstacles du trail.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Cet E-Genius ne craint pas de s'engager dans des passages très raides. Son excellente position et ses gros pneus qui épousent toutes les aspérités du terrain le rendent très efficace dans les passages techniques.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > Sur les gros freinages, le Scott est stable, très confortable et très sain, même quand le terrain est défoncé. Ses qualités dynamiques lui permettraient de faire bien mieux dans ce registre si ses freins s'étaient montrés plus puissants et plus endurants.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TOP > Le Scott fait preuve d'une super nervosité en action. À batterie et moteur égal, il fait plus forte impression que ses rivaux : il est plus vif, accélère mieux et se montre même moins gourmand en énergie, un facteur probablement dû aux pneus en 650B+ qui conservent bien la vitesse. Cela permet à parcours équivalent de mieux profiter des modes qui pulsent... Il est également super maniable dans les épingles fermées et sa motricité est juste géniale. On roule sans se soucier de sa trajectoire, même sur les racines en dévers, ça passe partout sans patiner, un régal !

PRÉCISION : TOP > Bien sûr, le petit problème d'adhérence en courbe sans appuis pénalise légèrement la précision, mais c'est un cas de figure rare. La grande majorité du temps, on place toujours le bike où l'on veut, donc pas de souci !

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Le E-Genius est facile, confortable, maniable et tolérant, tous les rideurs peuvent s'amuser à son guidon quel que soit leur niveau. Une réussite.

EN CONCLUSION

Le Scott E-Genius 710 Plus est l'un de nos VTTAE favoris grâce à son homogénéité sans faille. C'est un vélo super efficace en montée où sa nervosité, sa maniabilité et sa motricité font des merveilles. En descente, c'est un petit jouet ultra fun, stable, sain, bien suspendu, qui permet de s'envoyer de beaux parcours techniques à rythme très soutenu. La polyvalence est vraiment au rendez-vous. Il ne lui manque que des freins plus efficaces pour se targuer d'un bilan quasi parfait.

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

6499 € 21,20 KG SANS PÉDALES

DÉBAT. 148 MM

DÉBAT. 140 MM

27,5"

SPECIALIZED

PARTENAIRE PNEUS SPECIALIZED

- POSITION
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- FRANCHISSEMENTS
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
- PRÉCISION
- ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN VTTAE ULTRA POLYVALENT ET DOTÉ DE PERFORMANCES AU TOP EN MONTÉE.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : BROSE /**Batterie :** 504 Wh / **Garantie :** à vie / **CADRE :** Aluminium M5 / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 197 mm / **Course :** 47 mm / **Débattement AR. :** 148 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 140 mm / **Poids constructeur :** 21,20 kg / **Potence :** SPECIALIZED XC / **Guidon :** SPECIALIZED / **Selle :** SPECIALIZED / **Tige de selle :** SPECIALIZED Command Post / **Freins :** SRAM Guide RS 200/180 / **Moyeux :** ROVAL Traverse / **Jantes :** ROVAL Traverse 38 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SPECIALIZED Purgatory / Ground Control 27,5x3.00 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X1 / **Pédalier :** CUSTOM PRAXIS / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1181 mm / **Longueur des bases :** 460 mm / **Hauteur boîtier :** 335 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 70° / **Tube supérieur :** 565 mm / **Longueur tube direction :** 100 mm



Polyvalence, force moteur, autonomie, confort, facilité.



Pneu arrière pas assez cramponné.

SPECIALIZED TURBO LEVO FSR EXPERT 6FATTIE

Le Turbo Levo reprend l'architecture du Stumpjumper 6Fattie avec le standard 650B+ et une suspension FSR qui offre 135 mm de débattement. Specialized a fait un gros effort d'intégration de la batterie sur son bike : noyée intégralement dans le tube diagonal, elle est presque invisible. Toute l'électronique est conçue par Spe, sur une base moteur Brose et une batterie 504 W/h.

POSITION : TOP > Ce Turbo Levo offre une position parfaite en montée comme en descente. La potence bien courte (60 mm) et le guidon large (760 mm) bien galbé garantissent un excellent poste de pilotage. Rien à redire !

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Specialized fait partie des VTT à assistance électrique les plus maniables de ce test. Il est facile à placer et à faire pivoter et ne se montre pas encombrant comme peuvent l'être parfois ce genre d'engins (y compris dans des épingles très raides et très fermées). Avec plus de rythme, le bilan reste parfait, le Specialized est l'un des vélos les plus vifs sur les changements d'angle ! Il nous l'a prouvé dans la deuxième descente des tests en se montrant particulièrement efficace sur notre single dépourvu de ligne droite.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Au guidon du Turbo Levo, on peut vraiment attaquer en courbe, le bike est super sécurisant sur l'angle, précis et facile à placer. Les gros pneus effacent le terrain et on ne craint plus de zipper sur une racine traitresse ! La position homogène permet de bien charger le bike, mais comme avec tous les 650B+, deux virages sans le moindre appui (sur terrain béton) nous ont posé problème. Ça lui coûte le top, mais il ne lui manque pas grand-chose !

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Le bike testé ici était une présérie ne disposant pas encore de l'amortisseur définitif, mais simplement d'un amortisseur de Stumpjumper classique. Les settings de compression étaient un peu trop softs pour le poids du vélo et le bike talonnait un peu trop facilement sur les gros impacts. Tout devrait donc rentrer dans l'ordre sur la série. Cela ne nous a toutefois pas empêchés d'attaquer et de rouler fort au guidon du Levo, car malgré ce petit défaut, il est super stable, rigide et ne se désunit pas dans le défoncé. Les gros pneus permettent d'attaquer le terrain en confiance et apportent une tolérance fabuleuse, c'est vraiment un très bon descendeur !

FRANCHISSEMENTS : TOP > Avec son angle de chasse ouvert, son boîtier de pédalier bas, son poste de pilotage aux petits oignons et surtout ses gros pneus qui apportent une adhérence et une facilité déconcertante en terrain très technique, le Specialized est un régal quand il faut s'enquiller des passages très raides.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Les freins sont bien puissants (merci le disque de 200 mm), le bike est super confortable, très stable et la roue arrière reste bien en contact avec le terrain. Dommage que le pneu arrière d'origine ne dispose pas d'assez de crampons sur la bande de roulement pour ralentir efficacement. À sa décharge, les Butcher équipant les autres bikes de la catégorie n'existent pas encore en 650B+.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TOP > C'est sans conteste le bike qui fait la plus grosse impression en montée : on sent nettement un couple supérieur à la moyenne et même le mode « éco » pousse déjà bien fort. Pour rivaliser avec ce Spe, les concurrents doivent souvent utiliser un mode d'assistance supérieur. Ce gros couple moteur s'accompagne d'une motricité phénoménale, le pneu épouse tout, on se contente de pédaler (même en terrain défoncé) et le vélo s'occupe de nous emmener au sommet. La maniabilité est également impeccable, c'est parfait pour s'envoyer de belles montées techniques en s'amusant (beaucoup).

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Le Specialized est un jouet à mettre entre toutes les mains. Il est super confortable, facile en terrain technique et sa prise en main est évidente. Parfait !

EN CONCLUSION

Ce Specialized Turbo Levo est un VTTAE terriblement enthousiasmant grâce à ses performances incroyables en montée. Une vraie petite bombe, ultra ludique et diablement efficace grâce à une force moteur au-dessus du lot. L'autonomie semble également excellente, ce qui laisse augurer de belles sorties ! En descente c'est très bon également, le vélo reste joueur, facile et efficace sur un large panel de terrains. Notre bike de test n'affectionnait pas vraiment les portions cassantes, point qui devrait être bien mieux sur la série avec un amortisseur plus adapté.

BIG BIKE TEST 16

GEOMETRIE

VTTAE

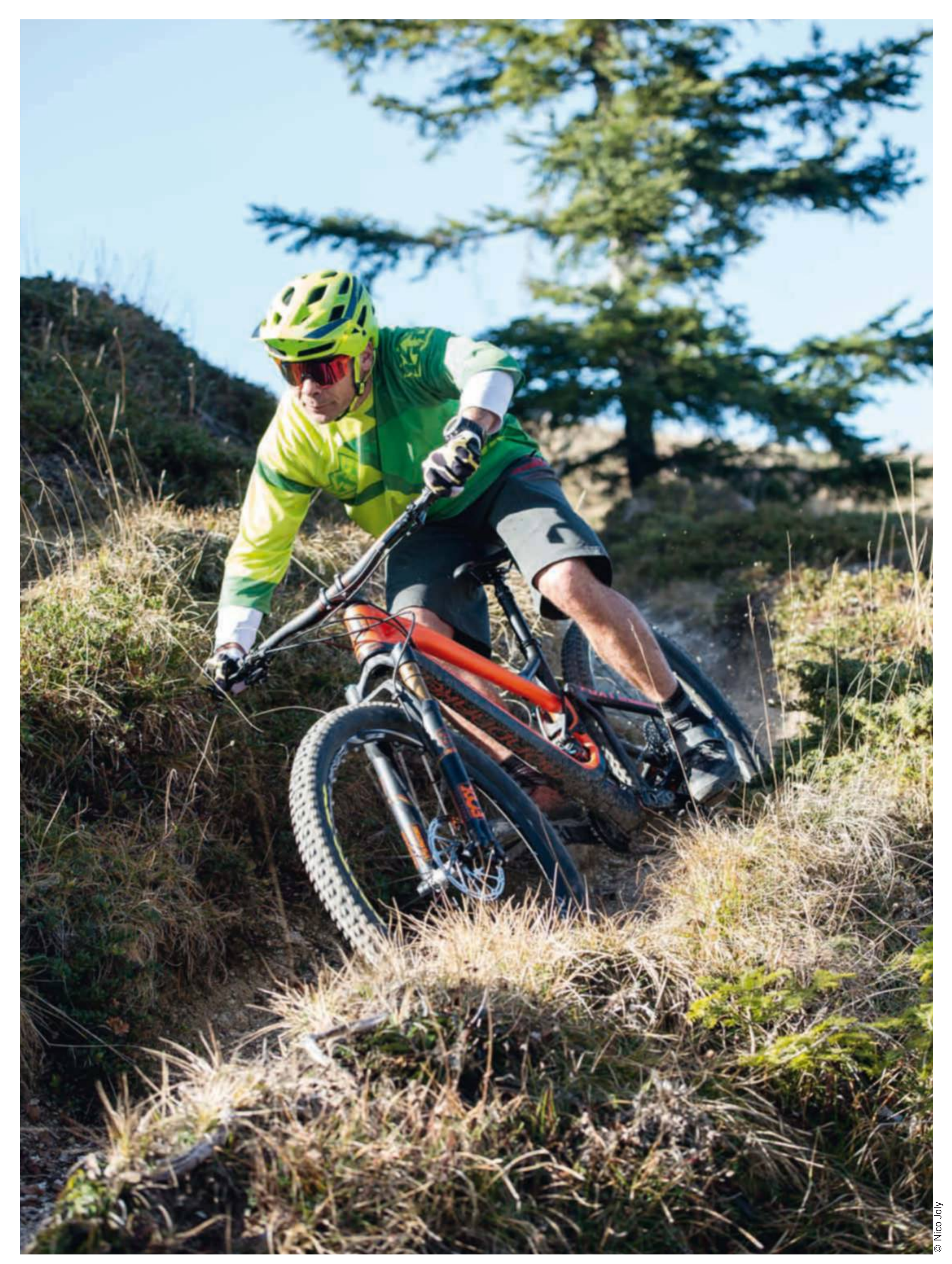
VOICI UN TABLEAU RÉCAPITULATIF POUR QU'IL VOUS SOIT PLUS FACILE DE COMPARER LES DONNÉES GÉOMÉTRIQUES DES VÉLOS D'UNE MÊME CATÉGORIE SANS AVOIR À PARCOURIR LES PAGES DU MAGAZINE POUR LE FAIRE.



© Nico Joly



	EMPATTEMENT	LONGUEUR DES BASES	HAUTEUR BOÎTIER	ANGLE DE CHASSE	ANGLE DE SELLE	TOP TUBE	HAUTEUR COLONNE	DÉBATTEMENT	POIDS	HAUTEUR DU GUIDON
CUBE STEREO HYBRID 140 HPA PRO	1185 mm	480mm	320 mm	67°	76°	580 mm	120 mm	140 mm	22,60 kg	1000 mm
LAPIERRE OVERVOLT SX 800	1195 mm	480mm	335 mm	65,5°	72,5°	590 mm	118 mm	160 mm	24,00 kg	1025 mm
MOUSTACHE SAMEDI 27.5 DOWN 5	1250 mm	480mm	354 mm	65°	70,5°	620 mm	110 mm	180 mm	25,00kg	1055 mm
MONDRAKER VANTAGE RR	1220 mm	480mm	305 mm	68°	73,5°	630 mm	100 mm	140 mm	20,90 kg	1055 mm
SCOTT E-GENIUS 710 PLUS	1215 mm	480mm	320 mm	66,5°	70,5°	590 mm	120 mm	140 mm	21,70 kg	1020 mm
SPECIALIZED TURBO LEVO FSR EXPERT 6FATTIE	1181 mm	480mm	335 mm	66°	70°	565 mm	100 mm	140 mm	21,20 kg	mm



© Nico Joly



ALL MOUNTAIN

CETTE ANNÉE, LE PROGRAMME SE RECENTRE LÉGÈREMENT SUR DES VÉLOS UN PEU MOINS GÉNÉREUX EN TERMES DE DÉBATTEMENT, QUI SE DÉMARQUENT DONC DAVANTAGE DES ENDUROS.

Bien sûr, on trouve toujours des mini enduros ou des gros trails bikes, les disciplines n'étant pas séparées par des frontières infranchissables… Au programme : longues montées raides et descentes techniques, toujours en boucle, c'est-à-dire avec un dénivelé positif et négatif équivalent. Toutefois, le très bon rendement que proposent globalement ces vélos leur ouvre aussi les portes de parcours à plus faible dénivelé : ces bikes sont adaptés aux régions vallonnées, mais toujours sur des singles techniques. 140 mm de débattement sur des pistes ou des chemins de tracteurs, c'est du gâchis ! Par rapport aux enduros, on demande à ces vélos davantage de performance en montée, en termes de rendement bien évidemment, mais aussi de franchissement, où ces bikes doivent permettre de passer des passages difficiles sans descendre du vélo. Eh oui, ces all-mountain doivent nous autoriser à retarder au maximum le moment fatidique du portage. Au niveau du poids, on note un bel allègement, avec des valeurs en dessous de la barre des 13 kg, voire 12 kg pour l'ultra haut de gamme. En ce qui concerne l'équipement, les potences sont moins longues que par le passé et les guidons s'élargissent, avec des mensurations comprises entre 55 et 65 mm en moyenne pour les potences, et 750 mm pour les cintres. La tige de selle télescopique est incontournable et la transmission en monoplateau se généralise, non sans poser des problèmes de polyvalence : en effet, très peu de constructeurs proposent de vrais petits développements, ce qui rend les vélos élitistes en montée raide, au point que nous avons été obligés de changer de parcours. Trop de parties ne passaient plus en montée ! Et vous parler de la capacité du vélo à franchir les obstacles quand on passe à pied, c'est un peu compliqué ! Rassurez-vous, nous avons conservé de bons pétards, mais moins longs et entrecoupés de parties moins physiques pour récupérer des efforts que demandent ces transmissions. On a donc une montée toujours très technique, mais qui se franchit par paliers ! Gardez bien en tête que pour un usage en montagne il faut être sacrément solide pour se fader 2000 m de D+ avec les braquets proposés de série (dans la plupart des cas), prévoyez donc l'achat d'un petit plateau…

CONDITIONS DU TEST

Le parcours de test commence par une belle petite bosse très raide avec une adhérence moyenne histoire d'être tout de suite dans le vif du sujet. Puis ça se calme un peu avant d'attaquer une partie très technique avec racines, épingles fermées et coup de cul assassin. Une partie où le 100 % de réussite n'est pas garanti et où les écarts entre les vélos se creusent. À la sortie de cette section douloureuse, on se retrouve sur un single beaucoup moins raide, mais truffé de grosses racines, où pédaler rond est une gageure, idéal pour tester la faculté des bikes à avancer avec fluidité quel que soit l'état du sol ! Un dernier coup de cul permet d'accéder au départ de la première descente qui est très courte, très rapide et un poil cassante, avec des pierres roulantes et quelques grandes courbes à plat, se terminant par une belle dalle raide. La remontée se fait via une grosse piste roulante jusqu'au départ de la deuxième descente : c'est un single sinueux qui longe de nombreux talwegs, très technique avec beaucoup de grosses racines qui cassent la vitesse, des dévers (eux aussi truffés de racines), des épingles raides, bref, une descente coton niveau pilotage. Chaque bike a réalisé 3 à 4 fois la boucle aux mains de différents testeurs.

MAVIC CROSSMAX CHARGE ET QUEST EN 2.4"





Pour cette catégorie, nous avons choisi les pneus Mavic Crossmax avec un Charge pour l'avant et un Quest pour l'arrière. Le Charge a une gomme très tendre et des crampons plus hauts offrant un grip extra à l'avant, tandis que le Quest reprend à peu près le même profil, mais avec des crampons plus bas et une gomme un peu plus dure pour conserver un rendement optimal. Un compromis vraiment idéal pour la discipline. D'autre part, avec leur section en 2.4", ils offrent un confort et une accroche bienvenus sur les racines qui jalonnent le trail. Des pneus qui nous ont permis d'exploiter pleinement les bikes de la catégorie, tant leur comportement sur le terrain est enthousiasmant. En pression, on a roulé à 1.6 bar devant et 1.8 bar derrière.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Modèle AV	Dimensions	Pression	Poids	Modèle AR	Dimensions	Pression	Poids
Mavic CrossMax Charge	27.5x2.40	1,6 bar	0,950 kg	Mavic CrossMax Quest	27.5x2.40	1,8 bar	0,900 kg
Modèle AV	**Dimensions**	**Pression**	**Poids**	**Modèle AR**	**Dimensions**	**Pression**	**Poids**
Mavic CrossMax Charge	29x2.40	1,6 bar	1 kg	Mavic CrossMax Quest	29x2.40	1,8 bar	0,950 kg

WARNING ! Le poids s'entend sans pédales et avec les pneus choisis pour la catégorie. Tous les curseurs sont comparables uniquement dans la même catégorie.

DÉBAT. 140 MM

DÉBAT. 150 MM

27,5”

4199 €

12,30 KG
SANS PÉDALES

MAVIC
PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI CHERCHENT UN EXCELLENT ALL-MOUNTAIN ÉQUIPÉ AU TOP POUR AFFRONTER DES PARCOURS TECHNIQUES.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** CANE CREEK DB Air Inline Prèc./Dét./Comp. B et H vit. **Longueur :** 190 mm / **Course :** 53 mm / **Débattement AR. :** 140 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RCT3 Préc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement :** 150 mm / **Poids constructeur :** 12,30 kg / **Potence :** CANYON V12 / **Guidon :** CANYON H23 / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide RS 200/180 / **Moyeux :** MAVIC / **Jantes :** MAVIC CrossMax XL Pro / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS High Roller / Ardent 27.5x2.35 / **Anti-dérail. :** E-THIRTEEN / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X0 / **Pédalier :** SRAM X0 / **Tailles dispo. :** XS/S/M/L/XL / **Taille :** 48 / **Empattement :** 1190 mm / **Longueur des bases :** 430 mm / **Hauteur boîtier :** 340 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 70° / **Tube supérieur :** 620 mm / **Longueur tube direction :** 145 mm / **Hauteur du cintre :** 1050 mm



Compromis stabilité/maniabilité en descente, grip sur l'angle et au freinage, rigueur, ludique, équipement au top.



Maniabilité perfectible en montée technique.

CANYON SPECTRAL CF 9.0 EX

On retrouve un Spectral EX cette année dans cette catégorie, dans une belle version intégralement en carbone cette fois-ci, où seule la biellette reste en alu. Comme tous les modèles EX, le CF 9.0 possède un plus grand débattement avant avec une fourche en 150 mm au lieu des 140 mm que l'on retrouve sur les Spectral classiques. Le vélo testé ici est un modèle haut de gamme disposant d'un montage très étudié : on ne trouve quasiment que des équipements haut de gamme avec un amortisseur Cane Creek Inline, une fourche Rock Shox Pike, des roues Mavic Crossmax et une transmission Sram X0 dont le plateau perd deux dents (32) par rapport à l'an dernier. On avait pesté sur le mono plateau de 34 dents bien trop élitiste, descendre à 32 va dans la bonne direction ! Ce superbe montage permet au Canyon d'être l'un des plus légers de la catégorie. Au niveau de la cinématique, les Canyon restent fidèles au principe Horstlink avec l'amortisseur placé à la verticale devant le tube de selle.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > Depuis l'an dernier, les positions offertes par les Spectral sont top. La potence est très courte (50 mm) et s'accorde à merveille avec le top tube particulièrement long du vélo (le modèle testé ici est un taille L). Le cintre en carbone, très large (770 mm), est parfait également et le tube de selle bien redressé offre un super confort de pédalage dans les montées bien raides sans pour autant donner l'impression de rouler sur un bike court. Un compromis parfait pour le programme.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Spectral est super vif et super maniable dans les enfilades rapides de petits virages. Il change d'angle en un clin d'œil et permet vraiment d'attaquer. Il est également hyper facile dans les épingles de montagne raides et engagées grâce à sa géométrie et sa position parfaite.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Quand la vitesse augmente sérieusement en courbe, aucun souci, le Spectral reste exemplaire. Il est parfaitement posé sur ses appuis et se montre très précis avec une adhérence sans faille sur l'angle. Un vrai mini enduro dans ce domaine.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Par rapport au modèle alu testé l'an dernier, on retrouve les excellentes sensations ressenties en termes de stabilité : le Canyon taille droit tout en étant précis et rigoureux, mais on perd un peu en termes de confort. On ressent davantage le terrain… Cela n'influe pas sur la vitesse de passage, mais on en ressent les effets physiquement sur les longues descentes.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Aucun souci de puissance avec le gros disque en 200 mm à l'avant ! Et si le freinage est vraiment cassant, le bike reste stable, confortable avec une excellente adhérence de l'arrière. On peut attaquer partout !

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TRÈS BON > En termes de rendement pur, ce Spectral reste excellent. L'énergie transmise dans les coups de pédales est bien restituée grâce à la bonne rigidité du cadre et à une suspension très peu sensible au pédalage. Pourtant, dans notre montée pleine de racines, le bike avait du mal à évoluer avec fluidité et avait tendance à se bloquer un peu. Pénalisant en termes de chrono face à ses principaux rivaux.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON > Quand la montée devient hyper technique ou très raide, les deux dents de moins sur le plateau font vraiment du bien. L'air de rien, c'est presque 10 % de développement en moins et ça se sent en action : on est moins dans le rouge, on peut davantage temporiser et on gère mieux la motricité, excellente au demeurant. Ce Spectral est vif, très nerveux et il ne lui manque qu'un soupçon de maniabilité pour accrocher le top. Par contre, ce n'est pas le plus évident à emmener dans des épingles très fermées en bosses. Un beau bilan en montée néanmoins.

EN CONCLUSION

Le Canyon Spectral est toujours un excellent bike de all-mountain offrant des performances de haut vol dans tous les domaines, en montée comme en descente. Un vélo vraiment polyvalent. Par rapport au modèle en alu testé l'an dernier, ce carbone est un peu plus exigeant, un peu moins confortable, sans pour autant se démarquer nettement en rendement. Les adeptes de rigidité et de grosse précision seront comblés, mais pour un prix nettement inférieur, un poids et des performances sensiblement équivalentes, l'alu reste un excellent choix chez Canyon.

DÉBAT.
136 MM

DÉBAT.
150 MM

27,5"

4099 €

12,35 KG
SANS PÉDALES

MAVIC

PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR DES RIDEURS TRÈS REGARDANTS SUR LA POLYVALENCE MONTÉE/DESCENTE DE LEUR BIKE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 200 mm / **Course :** 55 mm / **Débattement AR. :** 136 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 150 mm / **Poids constructeur :** 12,35 kg / **Potence :** RACE FACE / **Guidon :** RACE FACE / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide R 180/180 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS CSW AM 2.7 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Hans Damfp / Rock Razor 27.5x2.35 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** RACE FACE Aeffect / **Tailles dispo. :** 16"/18"/20"/22" / **Taille :** 40 / **Empattement :** 1155 mm / **Longueur des bases :** 435 mm / **Hauteur boîtier :** 343 mm / **Angle tube direction :** 66,5° / **Angle tube de selle :** 71,5° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du centre :** 1040 mm



Confort, homogénéité, facilité en descente, rendement.



Efficacité en montée cassante perfectible.

CUBE STEREO 140 C:62 SL 27.5

Chez Cube, la famille des Stereo est immense et couvre les pratiques allant du trail à l'enduro. En effet, on trouve des bikes allant de 120 à 160 mm de débattement, en roues de 27.5" (classique ou +) et 29", avec des cadres en aluminium ou en carbone, bref il y a forcément un Stereo qui vous convient. Le 140 C:62 SL testé ici dispose d'un magnifique cadre full carbone, biellette incluse, doté de roues de 27.5" et de 140 mm de débattement. Comme son nom l'indique en fait ! Les Stereo utilisent une cinématique de suspension de type Horstlink avec amortisseur placé à la verticale devant le tube de selle. Dans cette gamme, seul le SLT est encore plus haut de gamme, mais cet SL offre déjà un très beau montage lui permettant d'être l'un des plus lights de la catégorie, tout en restant l'un des carbones les plus abordables. Bravo !

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > Le Cube fait partie de ces bikes de all-mountain qui offrent un excellent compromis montée/descente pour le programme. On est parfaitement installé pour pédaler avec une bonne longueur de top tube et un angle de selle agréable, tandis que la potence bien courte (50 mm) et le cintre très large (770 mm) font la part belle au pilotage en descente. C'est parfait.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Ce Stereo est facile à inscrire dans les épingles raides et bien fermées où son excellente position et sa géométrie homogène permettent de conserver de la vitesse. Il est un peu moins à l'aise dans les enfilades rapides de petits virages où ses changements d'angle manquent un peu de vivacité du fait d'une suspension arrière très linéaire qui s'affaisse trop sur les changements d'appuis.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Sans être aussi agressif que les meilleurs dans ce registre, le Cube reste néanmoins bien collé au terrain, facile et surtout très tolérant en grandes courbes. Ce Stereo n'est pas à classer dans les bikes au cadre carbone ultra rigide, loin de là : il sait rester bien docile lorsque le terrain devient très exigeant et c'est vraiment l'un de ses gros points forts. En contrepartie, il risque de frustrer un peu les plus agressifs.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Ce Cube est l'un des plus confortables de la catégorie en descente. Sa suspension arrière très linéaire gomme le relief dans un confort parfait et épargne vraiment le pilote physiquement. Il est un peu moins rigoureux que les meilleurs sur les gros chocs, mais ce n'est pas vraiment ce que l'on trouve le plus dans ce programme. Disons que l'on serait moins indulgent en enduro, mais pour du all-mountain, ça colle parfaitement. Même topo pour la fourche qui se montre hyper confortable avec une lecture de terrain extra. De quoi garder du jus pour la montée à suivre !

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Le bilan reste parfait au freinage avec deux disques de 180 mm qui apportent puissance et endurance. D'autre part, la stabilité et le confort sont encore au rendez-vous et le bike se montre des plus tolérants. Et comme l'adhérence de l'arrière est très bonne également, il y a de quoi se lâcher comme il faut en descente.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TRÈS BON > Comme pour d'autres bikes de la catégorie, on a eu des surprises au niveau des chronos à la montée. Le Cube procure d'excellentes sensations de rendement en montée, il est facile, ne pompe pas au pédalage et donne l'impression de bien grimper. Seulement, il perd du terrain face aux meilleurs dans les zones cassantes où il évolue moins facilement.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON > Lorsqu'il s'agit de grimper des murs bien raides et teigneux, le Stereo reste facile, car il ne cabre pas (grâce à son angle de selle assez droit) et motrice à merveille. Néanmoins, il manque d'un soupçon de nervosité et de maniabilité pour se sortir des passages les plus techniques comme les épingles bien fermées.

EN CONCLUSION

Le Stereo Super HPC Race est un excellent bike de all-mountain doté de grosses aptitudes en montée comme en descente. Son rendement est super bon et permet d'envoyer en montée tandis que son confort extra en descente épargne bien le pilote physiquement. À l'attaque, même s'il est moins incisif que certains bikes de la catégorie, il reste performant grâce à une très bonne adhérence sur l'angle et au freinage qui permet de maintenir un rythme très soutenu. Un compromis montée/descente extrêmement bien réussi.

DÉBAT. 140 MM

DÉBAT. 140-160 MM

27,5"

3799 €

13,50 KG
SANS PÉDALES

MAVIC
PARTENAIRE PNEUS MAVIC

- POSITION MONTÉE / DESCENTE
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- RENDEMENT EN MONTÉE
- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI CHERCHENT UN VÉLO FACILE ET CONFORTABLE CAPABLE DE LEUR FACILITER LA VIE EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR :** FOX Float X Préc./Dét./Bloc. **Longueur :** 200 mm / **Course :** 50 mm / **Débattement AR. :** 140 mm / **FOURCHE :** FOX 32 Talas FIT4 Préc./Dét./3 modes. / **Débattement :** 140-160 mm / **Poids constructeur :** 13,50 kg / **Potence :** TRUVATIV Holzfeller / **Guidon :** GIANT Contact SL / **Selle :** GIANT Contact SL / **Tige de selle :** GIANT Contact SL / **Freins :** SRAM Guide R 180/170 / **Moyeux :** GIANT / **Jantes :** GIANT P-AM2 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Hans Damfp / Rock Razor 27.5x2.35 **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** SRAM X1 / **Tailles dispo. :** XS/S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1165 mm / **Longueur des bases :** 440 mm / **Hauteur boîtier :** 345 mm / **Angle tube direction :** 65,5° / **Angle tube de selle :** 69° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 100 mm / **Hauteur du centre :** 1025 mm



Facile et performant en descente, confort, freinage.

—

Rendement perfectible.

GIANT TRANCE SX 27.5

Cette année, c'est un Trance SX qui vient jouer en all-mountain, un vélo doté d'un cadre en aluminium, mais un peu boosté en débattement à l'avant pour une pratique un poil plus engagée. En effet, ce Trance SX dispose d'une fourche Fox Talas qui permet de rouler en 140 mm de débattement (comme un Trance Advanced) ou en 160 mm quand la pente et le terrain l'exigent. Un bon usage du système Talas donc, où l'on ne réduit pas le débattement pour monter, mais où on l'augmente pour descendre. Au niveau de la suspension, on retrouve la technologie à point de pivot virtuel Maestro. Le montage est complet avec une tige de selle télescopique maison à commande au guidon, une transmission Sram en mono plateau X01 et des freins Avid Guide en 180 mm devant et 170 mm derrière.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TRÈS BON > Le Giant est assez long et propose une assise légèrement portée sur l'arrière. Le réglage 140 mm de fourche s'impose dès que l'on ne descend pas. Sinon on a de la place pour pédaler, la position est hyper confortable pour le programme. On est également très bien installé en descente d'autant plus que la potence perd 10 mm (65 mm) et que le guidon s'élargit considérablement (805 mm) par rapport au Trance Advanced testé l'an passé.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Le Trance SX est super à l'aise dans les épingles raides. Avec sa fourche en 160 mm, l'angle de chasse devient très couché pour la catégorie et facilite grandement la tâche. Dommage qu'il manque toujours d'un peu de punch dans les enfilades de virolos. Sa suspension arrière très soft se comprime vite sur les appuis et pénalise la vivacité quand les petites courbes s'enchaînent très rapidement.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Ce Giant est également à l'aise en grandes courbes grâce à des suspensions qui lisent parfaitement le relief et qui apportent une adhérence sûre. Seule une légère tendance au sous-virage qui perturbe un peu la précision des trajectoires lui coûte ici le top. Et c'est à nouveau dû à cette suspension arrière qui travaille assez bas dans le débattement et a tendance à ouvrir un peu trop l'angle de chasse en courbe.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Quand le sentier est vraiment cassant, le Giant dévoile son confort sans faille. C'est sans aucun doute l'une des références dans ce domaine ! Les roues épousent le sol, les suspensions encaissent à merveille tout en épargnant vraiment le pilote physiquement. Et puis quelle stabilité ! Un bike ultra sain et facile dans le détruit, parfait pour le programme.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Cette année, le Trance SX offre de super performances au freinage : la taille des disques qui augmente fait du bien en termes de puissance, mais surtout la fourche qui ne plonge pas (même sur les gros freinages) maintient une bien meilleure assiette au bike. On gagne nettement en stabilité, en confort et en adhérence de l'arrière, qui est du coup mieux chargé. La roue arrière colle bien au sol, le freinage est très efficace.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : BON > Le Giant n'est pas spécialement nerveux et son rendement n'est pas au niveau des F1 de la catégorie. Néanmoins, il est loin d'être largué grâce notamment à ses excellentes facultés à progresser facilement en terrain cassant, comme il nous l'a prouvé dans la longue montée truffée de racines. Il gomme bien le terrain et permet d'avancer en gardant une bonne fréquence de pédalage ce qui compense en partie l'écart de rendement.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON > En termes de franchissement, c'est surtout dans le très cassant avec des marches ou des racines que le Giant impressionne. Il gomme le relief à merveille, motrice super bien et se montre d'une facilité exemplaire. En revanche, c'est plus délicat dans les montées raides jalonnées d'épingles. En effet, le mono plateau de 32 dents n'est pas toujours évident à emmener et le vélo manque un peu de maniabilité et de vivacité pour bien se faufiler dans le technique.

EN CONCLUSION

Le Trance SX est bien plus convaincant que le Trance Advanced testé dans une version de base l'an dernier. Il se montre notamment bien plus amusant et efficace à piloter en descente. C'est un vélo hyper confortable et d'une facilité exemplaire. Il manque d'un peu de vivacité pour les plus énervés, mais le niveau de performance est très bon. En montée, c'est un peu moins enthousiasmant au niveau du rendement, mais le Giant reste un bike agréable et facile en montée technique. Un bon bike de montagne.

DÉBAT. 125 MM

DÉBAT. 130 MM

29"

6799 €

13,20 KG
SANS PÉDALES

MAVIC
PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS EXIGEANTS QUI AIMENT LA RIGUEUR ET L'EFFICACITÉ POUR ENVOYER EN MONTAGNE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 5 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 200 mm / **Course :** 45 mm / **Débattement AR. :** 125 mm / **FOURCHE :** FOX 34 Float DPS Préc./Dét./3 modes. / **Débattement :** 130 mm / **Poids constructeur :** 13,20 kg / **Potence :** THOMSON Elite X4 / **Guidon :** RENTHAL FatBar / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** KS Lev / **Freins :** SHIMANO XT 180/160 / **Moyeux :** DT SWISS Spline / **Jantes :** DT SWISS M1900 Spline / **Cassette :** SHIMANO 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ardent 29x2.25 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** SHIMANO XT / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 45 / **Empattement :** 1155 mm / **Longueur des bases :** 448 mm / **Hauteur boîtier :** 343 mm / **Angle tube direction :** 67,5° / **Angle tube de selle :** 71° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 100 mm / **Hauteur du cintre :** 1040 mm



Rendement, efficacité en montée et en descente, précision, rigueur, stabilité.



Exigeant physiquement, disque arrière en 160, potence un peu longue.

INTENSE SPYDER 29C (KIT EXPERT)

Les Spider sont les plus petits vélos de la gamme Intense, qui est plutôt tournée vers le Gravity. Il y a deux Spider dans la gamme du fabricant américain, un 275A en roues de 27.5" doté d'un cadre aluminium, et le 29C en 29" et cadre full carbone, testé ici. Pour ceux qui se posent la question, les deux bikes ont le même débattement. Comme tous les Intense, les Spider utilisent une cinématique de suspension à point de pivot virtuel. C'est la biellette supérieure qui comprime l'amortisseur, notez aussi qu'elle offre deux positions d'ancrage à l'amortisseur permettant de régler le débattement sur 115 ou 130 mm. On a roulé en 130 mm uniquement pour s'accorder au débattement de la fourche. La biellette inférieure dispose quant à elle d'un graisseur facilitant l'entretien. Le montage est soigné avec un jeu de suspensions Fox, une transmission et un freinage confié au groupe Shimano XT et des roues DT Swiss.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : BON > C'est une position un peu à l'ancienne que propose le Spider, avec une potence un peu trop longue (75 mm) et un guidon super bien galbé, mais juste assez large (750 mm). Une configuration qui manque d'agressivité en descente surtout, car par ailleurs on est super bien installé pour pédaler, notamment en montée.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Le bike est rigide, très précis, dynamique et change d'angle hyper vite. Il tient aussi vraiment bien sur l'angle et on peut appuyer sereinement dans les enchaînements de virolos. Pour s'envoyer des épingles très raides, ce n'est pas le meilleur, mais ça passe sans problème pour un peu que l'on ne cherche pas à mettre trop de rythme. Une potence plus courte améliorerait sensiblement les choses sur ce point.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Encore une fois, l'Intense se montre hyper précis grâce à sa rigidité et il offre une très bonne adhérence sur l'angle. Il reste assez tolérant par ailleurs, les grandes roues temporisant la rigidité du cadre. Ici, c'est la position qui empêche de vraiment sortir la grosse attaque, dommage, car on va déjà bien vite et on sent que ce bike pourrait en donner encore !

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Sa petite carence en confort face aux meilleurs a failli lui coûter cher. Mais comme le Spider est vraiment ultra stable et qu'il se montre hyper rapide en terrain cassant, le top n'est pas usurpé. Ce vélo prend et conserve super bien sa vitesse dans les portions défoncées, il ne bute pas dans les racines et avance constamment. C'est vraiment nickel ! Ce vélo aime la vitesse et sa rigidité le rend hyper précis et rigoureux, mais un poil plus physique que la moyenne à piloter.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Dommage que ce Spider soit équipé d'un disque en 160 mm à l'arrière, trop juste en puissance pour le programme sur un 29''. Sinon le comportement dynamique est très bon, voire excellent avec une stabilité parfaite et une adhérence impeccable de la roue arrière.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TOP > Bien qu'il ne soit pas l'un des plus légers de la catégorie, l'Intense est celui qui nous a permis de réaliser l'un de nos meilleurs temps sur la boucle de test. Il est très rigide et répond hyper bien au pédalage, c'est l'un des 29'' les plus nerveux de la catégorie. Dans les montées peu roulantes, il est aussi à son avantage grâce à ses grandes roues qui lissent le terrain sans buter et qui permettent de pédaler rond en toute circonstance. Efficace !

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP > Avec sa grosse nervosité et son excellente maniabilité, l'Intense est super sympa pour se faufiler dans les épingles techniques en bosses. Il ne cabre pas et fait preuve d'une motricité sans faille, parfait pour sortir des passages très raides, d'autant que le mono de 30 dents reste relativement humain à exploiter (pour peu que les murs ne soient pas trop longs tout de même). Un excellent bike en montée, qu'elle soit technique ou non.

EN CONCLUSION

Cet Intense Spider 29C est un bike très rigide et un poil exigeant à piloter en terrain très cassant, mais il offre en contrepartie un niveau de performance très enthousiasmant en montée comme en descente. Ce n'est pas le plus fun à piloter, mais il est sans aucun doute l'un des plus rapides. Il offre un rendement au top, il est très à l'aise en montée technique et en descente c'est un bike très stable et diablement efficace. Et on pourrait encore améliorer ses performances avec une potence plus courte et un disque plus gros à l'arrière !

DÉBAT. 100 MM

DÉBAT. 120 MM

29"

3299 € 12,80 KG SANS PÉDALES

MAVIC
PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI ROULENT SUR DES PARCOURS PAS TROP CASSANTS ET QUI CHERCHENT UN VÉLO LUDIQUE ET EFFICACE À UN TARIF RAISONNABLE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie / **CADRE :** Aluminium 6061 / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 165 mm / **Course :** 35 mm / **Débattement AR. :** 100 mm / **FOURCHE :** FOX 34 Float FIT4 Prèc./Dét./3 modes / **Débattement :** 120 mm / **Poids constructeur :** 12,80kg / **Potence :** KONA / **Guidon :** KONA / **Selle :** KONA / **Tige de selle :** KONA / **Freins :** SHIMANO XT 180/160 / **Moyeux :** NOVATEC / **Jantes :** STAN'S ZTR Rapid 25 / **Cassette :** SHIMANO 11-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ardent 29x2.25 / Ikon 29x2.20 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** RACE FACE / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 42 / **Empattement :** 1135 mm / **Longueur des bases :** 425 mm / **Hauteur boîtier :** 340 mm / **Angle tube direction :** 67,5° / **Angle tube de selle :** 70° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 100 mm / **Hauteur du centre :** 1020 mm



Rendement, maniabilité, vivacité, position.



Braquet de golgoth, disque en 160 mm, confort spartiate, pas de tige de selle télescopique.

KONA HEI HEI DL TRAIL

Pour le all-mountain, on a l'embarras du choix chez Kona et du coup il nous a semblé intéressant de vous présenter le Hei Hei Trail, un 29" doté d'un débattement sensiblement équivalent au Process 111, mais bien plus abordable financièrement. Ce bike reprend le cadre des Hei Hei de XC, avec la toute petite biellette qui permet à Kona de limiter l'amplitude des mouvements entre les bases et les haubans et ainsi se passer d'articulation entre ces deux pièces. Ils jouent ici sur l'élasticité du matériau, avec à la clé un gain de poids et de rigidité. Pour faire de cette base de XC un bike plus polyvalent, Kona booste un peu la suspension avant avec une fourche Fox 34 en 120 mm de débattement. Le reste de l'équipement est très bon, avec notamment le groupe Shimano XT qui s'occupe du freinage et de la transmission, mais on tique sur l'absence de tige de selle télescopique. Et il n'y a même pas de blocage rapide au collier de selle !

POSITION MONTÉE/DESCENTE : : TOP > Potence courte (65 mm), cintre large (760 mm) et tube de selle redressé, on est aussi bien installé pour monter que pour descendre sur ce petit Kona, c'est impeccable.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Le bike est ultra vif, super maniable et incisif sur les changements d'angle grâce à des suspensions fermes qui renvoient bien et des bases très courtes. Idem à basse vitesse, la maniabilité est top, le vélo semble bien compact et se faufile avec aisance entre les arbres ou le long des talwegs. Et les épingles bien raides ne posent pas non plus de souci particulier. Un sans-faute.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : BON > L'adhérence sur l'angle offerte par le Hei Hei n'est pas mauvaise en soi, mais c'est au niveau de la tolérance que cela coince un peu. Tant que le sol est propre, tout va bien, le bike est facile à mettre sur l'angle et il tient sur ses appuis. Mais dès que ça se corse, le comportement du vélo se dégrade un peu notamment au niveau de l'arrière qui est très ferme et assez limite en lecture de terrain. Il n'est pas rare de le sentir riper violemment et de partir en sucette…

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : BON > Bien stable dans les bouts rapides, le Hei Hei taille droit et se montre plutôt sain, mais au niveau du confort de l'arrière, ce n'est pas vraiment ça. Heureusement que devant la fourche fait super bien son job, car il faut avouer que l'arrière tape dans les cannes. La vitesse est là grâce à la bonne géométrie qui apporte de la stabilité, mais l'exercice est vraiment physique. Il ne faudra pas compter sur les descentes pour souffler !

COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > Il y a deux paramètres qui empêchent le Hei Hei d'obtenir mieux dans ce registre : le confort, car l'arrière tape pas mal et la roue a du mal à rester au contact avec le sol si le terrain est un peu cassant. Le disque de frein arrière ensuite, un peu juste en 160 mm de diamètre sur une roue de 29''. Quand l'adhérence est là, on manque un peu de watts. Dommage, car la stabilité est là une fois de plus.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TRÈS BON > Au niveau du rendement, ce Kona Hei Hei se défend vraiment bien, il fait même partie des bikes en 29'' que l'on peut qualifier de nerveux. Néanmoins, quand le terrain est délicat, il progresse moins bien qu'un Process par exemple : il bute un peu plus, son confort moindre ne permet pas de garder une aussi bonne fréquence de pédalage, il demande plus de lecture de terrain. On perd un peu en termes d'efficacité, ce qui lui coûte le top malgré son excellent rendement.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : BON > Ce Hei Hei a vraiment du potentiel en montées raides et techniques. Il est nerveux, offre une excellente motricité et s'avère super maniable pour tourner dans des épingles très fermées, mais hélas le plateau de 34 dents le plombe ! À quoi bon rouler à 40 km/h sur le plat si c'est pour passer à pied dès que la pente s'énerve un peu ? Avec quatre dents en moins tout rentrerait dans l'ordre !

EN CONCLUSION

Le Kona Hei Hei Trail se défend bien dans cette catégorie très relevée, surtout si l'on tient compte de son tarif raisonnable. C'est un vélo fun à piloter, nerveux et doté d'un bon rendement en montée, même s'il a moins de potentiel en terrain technique qu'un Process. Il sera parfait pour s'amuser sur des trails très vallonnés, mais peu cassants, car son confort très en deçà de celui offert par les références le rend trop délicat à piloter en terrain cassant.

DÉBAT. 110 MM

DÉBAT. 120 MM

BIG BIKE ★APPROVED★ 2016

29''

5199 € 13,70 KG SANS PÉDALES

MAVIC

PARTENAIRE PNEUS MAVIC

- POSITION MONTÉE / DESCENTE
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- RENDEMENT EN MONTÉE
- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI CHERCHENT UN 29'' LUDIQUE ET EFFICACE POUR DE BELLES VIRÉES EN TERRAIN TECHNIQUE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie / **CADRE :** Aluminium 6061 / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RT3 Préc./Dét./Comp./Bloc. **Longueur :** 180 mm / **Course :** 43 mm / **Débattement AR. :** 110 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RCT3 Préc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement :** 120 mm / **Poids constructeur :** 13,70kg / **Potence :** KONA / **Guidon :** RACE FACE Atlas / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** KS Lev / **Freins :** SHIMANO XT 180/180 / **Moyeux :** NOVATEC / **Jantes :** WTB Asym i29 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Minion DHF 29x2.30 / Ardent 29x2.25 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** RACE FACE Turbine / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 41 / **Empattement :** 1145 mm / **Longueur des bases :** 427 mm / **Hauteur boîtier :** 345 mm / **Angle tube direction :** 68° / **Angle tube de selle :** 68,5° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 100 mm / **Hauteur du centre :** 1030 mm



Joueur et efficace en courbe, stabilité, position, efficacité en montée technique.



Braquet pour un 29'' de montagne, confort de l'arrière au freinage.

KONA PROCESS 111DL

Chez Kona, la famille des Process couvre les pratiques allant du freeride (Process 167) au all-mountain pour les Process 134 en 27.5'' et 111 en 29''. Cette année, c'est le 111DL, le plus haut de gamme, que nous avons en test, un bike au sloping hyper prononcé qui respire l'agressivité. Kona a fait le choix de ne pas équiper ses Process 111 de dérailleur avant, afin de pouvoir raccourcir au maximum les bases et donc d'améliorer la nervosité du vélo. Cette version DL est bien équipée avec un ensemble Rock Shox en suspension, Pike RCT3 devant et Monarch RT3 derrière, une transmission qui panache un beau pédalier Race Face Turbine avec un dérailleur Sram X01, une tige de selle télescopique et des freins Shimano XT. Malgré ce beau montage, le Kona accuse un peu le coup sur la balance dans cette catégorie où le light est de rigueur.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > Avec sa potence ultra-courte (45 mm) et son cintre méga large (810 mm), ce Process 111 fait la part belle au pilotage en descente, d'autant qu'il est également un poil haut de l'avant. Ce qui n'est pas pour nous déplaire… Néanmoins, on est tout de même parfaitement installé pour pédaler, surtout dans les portions techniques, grâce à un top tube généreux.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Ce Kona en 29'' est particulièrement joueur dans le sinueux. Il vire dans un mouchoir de poche et se montre d'une facilité exemplaire dans les épingles raides et techniques. Il est également bien vif sur ses changements d'angle et offre une adhérence impeccable. Parfait pour se faufiler rapidement sur des singles tortueux.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > À plus haute vitesse, le bilan reste tout aussi excellent : le Process tient sacrément bien le pavé sur de gros appuis et nous a permis de prendre sans frémir les grandes courbes du parcours bien calés sur l'angle. Un bike avec lequel on peut attaquer !

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Le Kona est particulièrement stable dans les longues portions rapides. Il garde bien son cap sans aucun mouvement parasite et nous a permis de faire l'un de nos passages les plus rapides dans un schuss du parcours. Niveau confort, ce n'est pas mal non plus, mais c'est un bike qui reste plus physique que la moyenne à piloter quand le terrain est défoncé. Le pilote sent un peu trop le relief.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > Lorsqu'il faut planter des freinages bien tardifs, le Process est stable, mais il est moins collé au terrain que les meilleurs dans ce registre, et le confort à l'arrière est perfectible. Heureusement, la fourche fait un excellent boulot, ce qui permet de bien broyer le frein avant d'autant que ces derniers assurent en puissance et en endurance.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TOP > Encore un bike dont le chrono en montée nous a surpris, mais dans le bon sens cette fois. Sans faire d'étincelle ni se montrer d'une nervosité hors norme, ce Process 111 nous a permis de claquer l'un des meilleurs temps sur la boucle. Son gros point fort est sa faculté à évoluer en terrain difficile comme dans notre montée truffée de grosses racines. Le Kona permet de maintenir sans cesse une bonne cadence de pédalage et l'efficacité est bel et bien là. Et pourtant on n'en aurait pas mis nos mains à couper avec son léger embonpoint !

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON > Les gars de chez Kona doivent carburer aux anabolisants, car leurs vélos sont presque systématiquement équipés de gros développements. Une véritable incitation au dopage ! Le mono-plateau de 32 reste trop gros en 29'' pour un usage montagne. La concurrence propose 30, voire 28 dents en mono pour ce diamètre de roues. C'est dommage, car le Process est super maniable dans le technique et fait preuve d'une excellente motricité permettant de se sortir sur le vélo des passages bien délicats. Mais il ne faut pas que ça dure trop longtemps.

EN CONCLUSION

Malgré des débattements assez modestes, le Process 111 est un vélo ultra plaisant à piloter en descente. Il est super ludique, vif, stable, rigide et précis, c'est un régal d'attaquer à son guidon. Son manque de confort le rend un poil physique si le terrain est exigeant, mais il reste sain et exploitable. En montée, c'est un bike surprenant, car malgré un poids au-dessus de la moyenne il est super performant, surtout en terrain technique. Bon, si les montées de vos parcours sont raides et longues, un changement de plateau s'imposera.

DÉBAT. 130 MM

DÉBAT. 140 MM

27,5"

5699 €

13,30 KG SANS PÉDALES

MAVIC
PARTENAIRE PNEUS MAVIC

- POSITION MONTÉE / DESCENTE
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- RENDEMENT EN MONTÉE
- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

KONA PROCESS 134 SUPREME

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN PETIT BIKE LUDIQUE POUR CLAQUER DES PERFS SUR DES TRAILS TRÈS SINUEUX ET TECHNIQUES.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie / **CADRE :** Aluminium 6061 / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RT3 Préc./Dét./Bloc. **Longueur :** 190 mm / **Course :** 50 mm / **Débattement AR. :** 130 mm / **FOURCHE :** : ROCK SHOX PIKE RCT3 Préc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement :** 140 mm / **Poids constructeur :** 13,30kg / **Potence :** KONA / **Guidon :** KONA / **Selle :** KONA / **Tige de selle :** KS Lev / **Freins :** SHIMANO XT 180/160 / **Moyeux :** HOPE Pro2 / **Jantes :** WTB i23 Frequency / **Cassette :** SRAM 11-36 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ardent 27.5x2.40 / **Dérailleur AR. :** SRAM XX1 / **Commandes :** SRAM XX1 / **Pédalier :** SRAM XX1 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 40 / **Empattement :** 1145 mm / **Longueur des bases :** 425 mm / **Hauteur boîtier :** 338 mm / **Angle tube direction :** 67,5° / **Angle tube de selle :** 69° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 125 mm / **Hauteur du centre :** 1035 mm



Maniabilité/vivacité, ludique, polyvalence montée/descente.



Développement, adhérence perfectible au freinage.

Les Process 134 sont les seuls proposés dans une version Suprême, soit le montage le plus haut de gamme chez Kona. Ils proposent donc un équipement vraiment superbe, avec des suspensions Rock Shox (Pike RCT3 et Monarch RT3), une transmission Sram XX1, des freins Shimano XT et de belles jantes WTB montées sur de super moyeux Hope. Un montage bien complet et bien étudié pour le programme, au détail près que comme d'habitude, le Kona est l'un des bikes qui tirent le plus gros de la catégorie ! 34 dents en mono c'est gaillard, même avec la cassette en 10/42 de Sram. On pourrait aussi râler sur le disque arrière en 160 mm, mais à la limite c'est moins gênant. On ne revient pas sur la cinématique à quadrilatère déformable, identique à tous les Process et détaillée dans la rubrique suspension.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > Ce Process 134 réunit tous les atouts d'une position parfaite : une potence très courte (45 mm), un guidon très large (790 mm), un top tube qui laisse de la place pour pédaler et piloter et un angle de selle assez droit pour le confort de pédalage. On est presque dans une configuration typée enduro, mais c'est parfait dans ce programme également.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Ce Kona est d'une vivacité et d'une maniabilité exemplaire dans les portions bien sinueuses. Lorsque le single suit les talwegs, il est vraiment incisif, génial dans les enfilades rapides de petits virages. Il faut dire que les bases très courtes et le boîtier de pédalier bas sont un gros avantage à ce jeu. Même topo dans les épingles raides où la maniabilité et la facilité restent de mise. Un vrai régal dans le sinueux.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Sur la version DL testée l'an dernier, on avait été gêné par la fourche qui n'offrait pas une précision suffisante sur l'angle. Tout rentre dans l'ordre avec la Pike et on profite enfin de la position et de la super géométrie du vélo pour attaquer sérieusement ! Le bike est rigide, précis, on sent bien ses appuis et il tient sur l'angle. Il est juste un poil moins sécurisant que les meilleurs (dont le Process 111 fait d'ailleurs partie), ce qui lui coûte le top.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Dans ce registre également, le gain en performance de la version Suprême par rapport à la version Deluxe est net ! La Pike fonctionne bien mieux que la Revelation qui équipait le vélo testé l'an dernier et le confort est en toute logique nettement meilleur. La fourche travaille plus haut dans le débattement, l'assiette est meilleure et le gain en stabilité est sensible. Le confort de l'arrière reste néanmoins perfectible, ce qui lui coûte le top.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > Sur les gros freinages, les freins assurent même si la puissance d'un disque de 180 mm derrière n'aurait pas été pour nous déplaire. Sinon, là aussi le confort est nettement perfectible, le Process 134 remue pas mal et son adhérence de l'arrière est parfois limite. On a vraiment l'impression que le freinage verrouille la suspension arrière, et si c'est défoncé, ça tape assez fort. Malgré tout, on note là aussi un progrès par rapport au modèle testé l'an dernier. On n'est plus très loin du « très bon ».

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TRÈS BON > Dans cette version, le rendement n'a rien à voir avec celui du bike testé l'an dernier. Ce 134 Suprême gagne nettement en nervosité, ce qui le rend plus efficace à la relance et plus dynamique dans les portions cassantes où il évolue désormais avec une belle fluidité. À tel point qu'en termes de chrono en montée, il tient la dragée haute à des bikes en carbone à qui il rend près d'un kilo !

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : BON > En montée technique, le Process 134 est joueur, nerveux et particulièrement maniable, mais à l'instar de ce que nous avons dit pour le Process 111, il ne faut pas que la montée dure des plombes. Le plateau de 34 dents fait mal aux cannes et monter le palpitant ! Dommage, car les qualités dynamiques et la motricité de ce bike en feraient une belle arme, même si sa nervosité et sa légère tendance

EN CONCLUSION

Dans cette version Suprême, le Kona Process 134 a emballé les testeurs. Il faut dire que jusque-là, il était équipé d'une fourche qui plombait le potentiel du bike en descente. Avec cet équipement, on peut enfin exploiter pleinement les super qualités dynamiques du bike. Il est désormais ultra joueur dans tous les domaines en descente, seuls son confort et son adhérence perfectible au freinage le pénalisent un peu, alors que son rendement est nettement meilleur que celui des versions moins haut de gamme. Ce Process 134 Suprême est un excellent all-mountain.

DÉBAT. 150 MM

DÉBAT. 150 MM

27,5"

5899 €

12,40 KG
SANS PÉDALES

MAVIC
PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI RECHERCHENT UN OUTIL EFFICACE POUR ROULER VITE EN MONTÉE COMME EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 5 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RT3 E :i Préc./Dét. **Longueur :** 190 mm / **Course :** 51 mm / **Débattement AR. :** 150 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 150 mm / **Poids constructeur :** 12,40 kg / **Potence :** LAPIERRE Vouilloz / **Guidon :** LAPIERRE Vouilloz / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide R 180/180 / **Moyeux :** SRAM Roam 40 / **Jantes :** SRAM Roam 40 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS High Roller II 27,5x2.30 / Ardent 27,5x2.25 / **Dérailleur AR. :** SRAM XX1 / **Commandes :** SRAM X1 / **Pédalier :** SRAM X01 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1170 mm / **Longueur des bases :** 430 mm / **Hauteur boîtier :** 348 mm / **Angle tube direction :** 66,5° / **Angle tube de selle :** 71° / **Tube supérieur :** 610 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du cintre :** 1030 mm



Homogénéité montée/ descente, poids, vivacité, équipement au top, position.



Un peu exigeant en terrain difficile.

LAPIERRE ZESTY AM 827EI

Le Zesty dispose d'un cadre remanié pour 2016, avec des changements au niveau de la géométrie et notamment un tube supérieur plus long couplé à un angle de chasse plus ouvert d'un demi-degré. Côté conception, le bras oscillant passe au carbone et on note d'ailleurs qu'il est moins encombrant au niveau des bases, les rideurs aux grands pieds ne devraient plus être gênés au pédalage. La cinématique OST+ a aussi été retravaillée, et comme sur le Spicy la rallonge d'amortisseur a disparu. D'ailleurs, ce dernier ne se fixe plus sur le tube diagonal, mais sous le tube supérieur. Le montage de ce Zesty full carbone est particulièrement soigné, avec bien sûr l'E:I Shock très pratique dans ce programme pour n'avoir à se soucier que du pédalage et de la trajectoire dans les montées délicates. Avec ce système, l'électronique gère la suspension à votre place en la mettant toujours dans la meilleure configuration suivant le terrain abordé. Enfin, grâce à son équipement bien pensé, ce Zesty se place parmi les plus lights de cette catégorie. Bien joué !

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > La position offerte par Lapierre pour ce programme est toujours aussi bonne. La potence très courte (55 mm) et le cintre large (760 mm) offrent un poste de pilotage nickel en descente. Et avec un tube de selle assez redressé associé à un top tube assez long, le bike est également très confortable pour pédaler en montée.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Ce Zesty a emballé les testeurs dans les portions sinueuses. Il est hyper facile dans les épingles raides grâce à la combinaison d'une géométrie réussie et d'une position parfaite. On peut s'amuser à mettre du rythme et ne pas se contenter de les franchir. On l'a également trouvé vif sur les changements d'angle et joueur dans les enfilades de petits virages.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > On avait adoré le Zesty dans ce domaine l'an dernier, avec son cadre qui mixait carbone pour l'avant et alu pour l'arrière. Force est de constater qu'avec le retour du carbone au niveau des bases/haubans, le vélo retrouve le côté exigeant que l'on avait relevé il y a deux ans. Certes, il tient le pavé et fait preuve d'une précision chirurgicale, mais ses réactions sur le relief sont plus vives et demandent au pilote davantage d'application. Efficace, mais plus technique en résumé.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Le Lapierre est toujours très stable, mais son châssis qui semble plus rigide que celui de l'an dernier est moins tolérant. Les irrégularités sont moins bien filtrées et le vélo est plus usant, plus exigeant physiquement. Le Zesty reste rapide, précis et efficace dans le rapide et cassant, mais son côté exigeant physiquement lui coûte ici le top.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Les freins du Lapierre sont puissants et endurants et son adhérence de l'arrière est impeccable. Certes, on peut trouver plus confortable dans la catégorie, mais le Zesty est vraiment efficace dans ce domaine et le top est amplement mérité.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TRÈS BON > Le Zesty continue d'offrir un très bon rendement pour le programme, mais il reste moins impressionnant que certaines F1 de la catégorie, étant moins nerveux sur les accélérations. En revanche, son système EI Shock est toujours aussi génial, il optimise constamment le verrouillage de l'amortisseur suivant la technicité de la montée, on n'a qu'à se contenter de pédaler.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON > Le Zesty motrice parfaitement bien dans le raide et se montre assez facile à emmener techniquement, car il est assez peu sujet au cabrage. Tous les raidillons sont passés à son guidon, ce qui n'est pas le cas avec tous les vélos ! Dans les épingles vraiment fermées en bosses, il manque d'un soupçon de maniabilité et de vivacité pour se hisser au niveau des meilleurs, mais peut tout de même se targuer d'un bon bilan en montée.

EN CONCLUSION

L'homogénéité des Zesty est leur gros point fort, ce sont des bikes rapides en montée comme en descente qui ne souffrent d'aucun point faible. Les évolutions de 2016 ne métamorphosent pas le comportement du vélo, on retrouve cette vivacité et cette efficacité au freinage que l'on connaissait, mais le retour du carbone sur le triangle arrière rend à nouveau le bike exigeant en terrain cassant. Par contre, on apprécie le gain de place au niveau des talons au pédalage, les grands pieds ne devraient plus toucher.

DÉBAT. 140 MM

DÉBAT. 160 MM

27,5"

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

7699 €

12,15 KG SANS PÉDALES

MAVIC

PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS TECHNIQUES ET EXIGEANTS QUI AIMENT LES VÉLOS RIGIDES ET NERVEUX POUR ATTAQUER PARTOUT.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float LV Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 200 mm / **Course :** 57 mm / **Débattement AR. :** 140 mm / **FOURCHE :** FOX 34 Float FIT4 Préc./Dét./3 modes / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 12,15 kg / **Potence :** ON OFF Stoic / **Guidon :** ON OFF Stoic Carbon / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide RSC 180/180 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS XM 1501 Spline / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ardent 27.5x2.25 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** SRAM X0 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 42 / **Empattement :** 1190 mm / **Longueur des bases :** 432 mm / **Hauteur boîtier :** 338 mm / **Angle tube direction :** 67,5° / **Angle tube de selle :** 70,5° / **Tube supérieur :** 620 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du cintre :** 1005 mm



Compromis maniabilité/stabilité, vivacité au top dans le sinueux, nervosité, rendement, position.

—

N'aime pas cruiser.

MONDRAKER FOXY CARBON XR

C'est à nouveau un modèle en carbone que nous testons cette année, mais dans la version XR, la plus haut de gamme. La principale différence (outre le fait que l'équipement est up-gradé) est que le modèle XR dispose d'une fourche Fox Talas qui offre jusqu'à 160 mm de débattement, et non simplement 140 mm comme sur le reste des Foxy. Un super usage du système Talas donc, où plutôt que de réduire le débattement et de fermer l'angle pour monter, on l'augmente et on ouvre l'angle pour descendre. Le passage au carbone a permis de gagner du poids et ce Mondraker est bien placé par rapport à la concurrence dans ce domaine, d'autant que cette version haut de gamme offre un montage de toute beauté. Bien sûr, les Foxy Carbon conservent la Forward Geometry (top tube très long, mais potence très courte) et la cinématique de suspension à point de pivot virtuel du reste de la gamme.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > Avec le tube supérieur long, le tube de selle redressé, la potence très courte (30 mm) et le guidon très large (785 mm), ce Foxy offre un compromis parfait pour le all-mountain, en montée comme en descente.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Le bike reste impressionnant dans les enfilades de petits virages où sa vivacité est un régal, on se permet de piloter de façon agressive comme sur un enduro. Le Mondraker est aussi magistral dans les épingles bien raides et fermées grâce à son angle de chasse bien ouvert qui met à l'abri de l'OTB. Un vrai jouet !

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > L'an passé, le modèle RR nous avait semblé moins performant que les modèles alu dans ce domaine : la grande rigidité de son cadre le rendait très exigeant à tenir sur l'angle en terrain difficile. Cette année, le degré d'angle supplémentaire apporté par la fourche en 160 mm fait beaucoup de bien au Foxy, il reste toujours très rigide et très précis, mais gagne clairement en tolérance. On l'amène plus naturellement en grande courbe et il se montre plus stable sur l'angle.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > C'est un peu le même constat lorsqu'il faut lâcher les freins : le bike est toujours un peu exigeant physiquement, mais on gagne tout de même en confort. Cela dit, son gros point fort vient de sa stabilité sans faille, il est hyper sécurisant à haute vitesse avec en prime des suspensions qui ne bronchent pas sur les gros chocs. Là, on joue presque dans la catégorie supérieure en termes de vitesse. C'est toujours un bike agressif et physique à rider, mais aussi hyper ludique et efficace !

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Ici aussi, le gain en stabilité fait des merveilles : le Foxy semble plus tolérant, la roue est mieux plaquée au sol et l'efficacité au freinage s'en ressent nettement (même si l'arrière peut encore réagir un peu sèchement sur les racines par exemple). C'est encore un peu physique, mais il y a du grip, de la puissance au freinage, beaucoup de stabilité et de précision. On n'est plus loin du top, il ne manque qu'un soupçon de confort supplémentaire.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TRÈS BON > Le Mondraker fait partie de ces bikes qui rendent hyper bien au pédalage. Il est super nerveux et hyper vif en relance, mais pas aussi efficace que les meilleurs pour progresser en terrain difficile. Dans le roulant, il fait partie des F1 de la catégorie, mais lorsqu'il s'agit de pédaler sur des trails pleins de racines il est un peu moins efficace.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON > Le Foxy est efficace dans les montées raides et techniques où sa super nervosité est un gros atout pour franchir des passages hyper raides. Le plateau de 30 dents qui l'équipe est un très bon choix qui permet de temporiser dans les longues ascensions et d'accélérer au bon moment. Il ne lui manque qu'un soupçon de maniabilité dans les épingles les plus fermées pour accéder au top dans ce registre. Il n'en reste pas moins un excellent grimpeur.

EN CONCLUSION

Dans cette version XR, le Mondraker a emballé les testeurs. Outre le fait d'apporter un petit bonus au niveau du confort, les 20 mm de débattement supplémentaire ont surtout la vertu d'ouvrir l'angle de chasse et de remonter un peu le poste de pilotage. Sur le terrain, ça se traduit par plus de facilité, plus de tolérance et au final plus d'efficacité. C'est un vélo qui reste exigeant, mais qui est aussi hyper fun en descente, à la fois stable et maniable, rapide, mais aussi très efficace en montée grâce à un super rendement. La polyvalence incarnée !

DÉBAT. 125 MM

DÉBAT. 130 MM

29"

BIG BIKE ★APPROVED★ 2016

5999 € 13,30 KG SANS PÉDALES

MAVIC
PARTENAIRE PNEUS MAVIC

- POSITION MONTÉE / DESCENTE
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- RENDEMENT EN MONTÉE
- MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI RECHERCHENT UNE ARME POUR BOUCLES ULTRAS TECHNIQUES, FACILE ET ULTRA EFFICACE EN MONTÉE COMME EN DESCENTE POUR CLAQUER DES TEMPS.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 190 mm / **Course :** 50 mm / **Débattement AR. :** 125 mm / **FOURCHE :** FOX 32 Float FIT4 Préc./Dét./3 modes / **Débattement :** 130 mm / **Poids constructeur :** 13,30 kg / **Potence :** RMB / **Guidon :** RACE FACE Turbine / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO XT 180/180 / **Moyeux :** SHIMANO XT / **Jantes :** STAN'S ZTR Rapid 28 / **Cassette :** SHIMANO 11-40 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ardent 29x2.40 / Ikon 29x2.35 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** RACE FACE Turbine / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1149 mm / **Longueur des bases :** 452 mm / **Hauteur boîtier :** 326 mm / **Angle tube direction :** 67,5° / **Angle tube de selle :** 73,5° / **Tube supérieur :** 577 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du centre :** 1020 mm



Qualités de descendeurs, 29" joueur, aptitudes à franchir en montée technique, rendement.



RAS.

ROCKY MOUNTAIN INSTINCT 970 MSL

Cette année, c'est un Instinct 970 MSL qui se frotte au Spécial Test, un vélo placé juste en dessous du plus haut de gamme et qui dispose d'un très beau cadre full carbone. L'Instinct utilise un châssis reprenant l'architecture de l'Altitude, système Ride 9 inclus, qui offre neuf positions d'amortisseur permettant d'influer sur la géométrie et la progressivité. Notez que les Rocky Mountain adoptent pour 2016 des graisseurs très pratiques sur leurs biellettes, un gros plus pour l'entretien et la longévité des paliers. D'autre part, la taille des pivots grossit considérablement pour rigidifier l'ensemble. Le montage de ce 970 est très soigné avec des suspensions Fox (et notamment un amortisseur à commande au guidon), de belles roues Stan's ZTR, une transmission et des freins Shimano XT. D'ailleurs, côté transmission, Rocky Mountain a opté pour du 2x11 avec des plateaux en 26 et 36 dents associés à une cassette 11/40, qui laissent une belle plage d'utilisation.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > Avec son guidon large (760 mm) et sa potence courte (65 mm), la position proposée par l'Instinct est un super compromis montée/descente dans ce programme. Le Rocky est un bike relativement compact doté d'un tube de selle assez droit, ce qui offre une position parfaite sur les terrains techniques, en montée comme en descente. Une vraie position de all-mountain pour les rideurs au long cours.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > L'Instinct est un 29" vif et plutôt joueur sur les changements d'angle. C'est donc une belle arme pour arsouiller dans les enfilades de petits virages grâce notamment à une excellente adhérence sur l'angle. Dans les épingles très serrées, il se montre également très maniable et très facile à emmener.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > En grandes courbes rapides, cet Instinct est à classer parmi les références de la catégorie tant il tient le pavé une fois sur l'angle. Même dans les racines humides qui jalonnaient certains virages, nous n'avons jamais zippé. Le bike est super précis, les suspensions lisent parfaitement le terrain et maintiennent les roues au sol. On taille de grandes courbes en toute sécurité et en avoinant sévère.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Le Rocky est bien confortable et ultra sécurisant dans les portions rapides et défoncées, étant aussi l'un des plus stables de la catégorie dans ce domaine. Un régal pour se lâcher copieusement ! Les suspensions sont extra, à la fois sensibles sur les petits chocs et bien progressives sur les gros, ce qui rend le vélo facile et peu physique à exploiter.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Pour parfaire le comportement en descente, L'Instinct se révèle être excellent au freinage : ceux-ci assurent bien, la stabilité est parfaite et l'adhérence de l'arrière est nickel. Tout est donc réuni pour attaquer sévère en descente.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TOP > Sans être démonstratif et donc sans véritablement impressionner le pilote, l'instinct est pourtant un modèle d'efficacité au pédalage, chronos à l'appui. C'est un vélo qui avance tout le temps avec facilité, surtout en terrain peu roulant où il ne bute strictement jamais. Les suspensions avalent le terrain sans interférer avec le pédalage, la vitesse est super facile à entretenir, c'est un régal. La commande de l'amortisseur au guidon est en outre très pratique et permet de bien optimiser sa montée. C'est l'un des bikes avec lesquels nous avons mis le moins de temps pour boucler le parcours.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP > L'Instinct reste un modèle d'efficacité en montée technique. Insensible au cabrage en montée très raide et parfaitement épaulé par une transmission qui permet de temporiser et de gérer sa motricité à merveille, c'est une arme pour sortir sur le vélo des passages hyper difficiles ! D'autre part, il fait preuve d'une maniabilité extra pour se faufiler dans les épingles raides en montée. C'est un vélo qui facilite la vie dans le très technique, l'outil idéal pour les parcours exigeants !

EN CONCLUSION

L'Instinct reste pour nous l'un des meilleurs all-mountain du marché, un bike sans lacune, hyper performant dans tous les domaines. En descente, il est rapide, maniable, stable, facile et confortable. En montée, sans être démonstratif, il est tout aussi performant grâce à un super rendement, mais aussi à une efficacité redoutable lorsqu'il faut pédaler sur des terrains pénibles. C'est une vraie réussite, un vélo au champ d'action hyper large, de la plaine à la montagne.

DÉBAT. 115 MM

DÉBAT. 120 MM

27,5''

5599 €

12,65 KG
SANS PÉDALES

MAVIC

PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

EN ALL-MOUNTAIN, LE THUNDERBOLT S'ADRESSE À DES PILOTES TECHNIQUES EN QUÊTE DE GROSSE VIVACITÉ ET DE GROS RENDEMENT POUR CLAQUER DES TEMPS.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Prèc./Dét./3 modes **Longueur :** 190 mm / **Course :** 48 mm / **Débattement AR. :** 115 mm / **FOURCHE :** FOX 32 Float FIT4 Préc./Dét./3 modes / **Débattement :** 120 mm / **Poids constructeur :** 12,65 kg / **Potence :** RACE FACE / **Guidon :** RACE FACE Turbine / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO XT 180/180 / **Moyeux :** SHIMANO XT / **Jantes :** STAN'S ZTR Crest / **Cassette :** SHIMANO 11-40 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ardent 27.5x2.25 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XTR / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** RACE FACE Turbine / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 46 / **Empattement :** 1130 mm / **Longueur des bases :** 422 mm / **Hauteur boîtier :** 328 mm / **Angle tube direction :** 67,5° / **Angle tube de selle :** 71° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du cintre :** 1005 mm



Fun en descente, maniabilité, vivacité, freinage, rendement.



Tolérance perfectible, exigeant physiquement.

ROCKY MOUNTAIN THUNDERBOLT 770MSL

Cette année en 27.5'', c'est un Thunderbolt qui vient défendre les couleurs de Rocky Mountain, un vélo disposant de moins de débattement que l'Altitude. Le 770 MSL est l'un des plus haut de gamme de la famille avec son cadre full carbone, et dispose comme tous ses homologues d'une cinématique de suspension de type Horstlink. À l'instar de l'Altitude, le Thunderbolt est équipé du système de réglage de géométrie Ride 9, qui permet de personnaliser le comportement du bike grâce à neuf points d'ancrage de l'amortisseur. Côté montage, ce bike a tout ce qu'il faut pour jouer avec les meilleurs et notamment un ensemble Fox en suspension (avec amortisseur à commande au guidon), deux disques en 180 mm, une transmission Shimano en 2x11 qui mixe les groupes XT et XTR ainsi qu'une tige de selle télescopique de série. Le package est complet !

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TRÈS BON > La potence de 70 mm est un peu longue pour le programme, surtout en descente. Sinon le guidon est assez large (750 mm) et dans l'ensemble la position proposée par le Thunderbolt est finalement un bon compromis pour le all-mountain. Comme toujours chez Rocky, le tube de selle est assez droit et offre un confort parfait pour les longues ascensions.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Thunderbolt a fait forte impression dans les enfilades rapides de petits virages. Il faut dire qu'avec ses bases très courtes et son boîtier de pédalier au ras des pâquerettes, c'est un modèle de vivacité ! Il s'en sort également très bien dans les épingles raides, où là encore son centre de gravité bas fait mouche. Et le bilan serait encore meilleur avec une potence plus courte de 10 mm.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Le Rocky offre un très bon comportement en grandes courbes à plat avec des suspensions qui lisent parfaitement le terrain et qui apportent une bonne adhérence, mais il n'atteint pas le niveau des meilleurs (notamment celui de l'Instinct qui est encore plus sécurisant une fois calé sur l'angle). C'est un vélo qui demande plus de technique et plus d'application pour ne pas partir en glisse.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Lorsqu'il faut lâcher les freins dans des sections défoncées, le Thunderbolt s'en sort très bien grâce à l'excellent fonctionnement de ses suspensions, malgré un niveau de stabilité et de confort en dessous de celui offert par les meilleurs de la catégorie. L'arrière marche très fort sur ce bike et réagit très bien sur les gros impacts, mieux même que certains vélos dotés de plus de débattement. Ce Rocky reste sain en toute circonstance et permet de se lâcher comme il faut, il est juste un peu exigeant physiquement.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Le Thunderbolt est super efficace au freinage, sa suspension arrière plaque très efficacement la roue au sol, les freins sont puissants, progressifs et la stabilité est irréprochable. C'est un cocktail idéal pour attaquer, et d'ailleurs l'un des gros points forts du bike.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TRÈS BON > Le rendement « mécanique » du Thunderbolt est vraiment top, c'est un bike hyper nerveux et hyper vif qui invite sans cesse à en remettre. Une arme dans le roulant. Ce n'est qu'en terrain exigeant qu'il perd du terrain sur les meilleurs, notamment les 29'' qui sont nettement plus à l'aise dans les montées pleines de racines et autres obstacles.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP > Avec son double plateau, qui laisse un petit développement raisonnable, leThunderbolt part avec un avantage dans ce domaine. Il permet de mieux temporiser et de gérer l'adhérence au sol (parfaite au demeurant). Son super rendement, sa maniabilité et sa nervosité au top font le reste : ce vélo est un jouet pour se faufiler dans les épingles bien fermées, il est très nerveux lorsqu'il faut porter une accélération pour franchir un obstacle sur l'élan, bref, c'est l'efficacité même en terrain technique.

EN CONCLUSION

Pour rouler en 27.5'' en all-mountain, le Thunderbolt est une excellente alternative à l'Altitude pour les pilotes techniques qui cherchent davantage de rendement et de nervosité. Le bike est plus technique à exploiter en descente et demande plus de finesse de pilotage, mais ses qualités dynamiques permettent déjà de descendre à gros rythme. En outre, son gros rendement est redoutable au chrono. Pour les rideurs moins expérimentés, l'Altitude reste un choix plus raisonnable pour son confort et sa tolérance supérieure en terrain difficile. Tout dépend du terrain de jeu !

DÉBAT. 130MM

DÉBAT. 130 MM

27,5"

BIG BIKE ★APPROVED★ 2016

*PRIX KIT CADRE

5399 €

12,90 KG SANS PÉDALES

MAVIC

PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN BIKE DE ALL-MOUNTAIN À LA FOIS FUN ET EFFICACE POUR DE BELLES SESSIONS DE RIDE EN TERRAIN TECHNIQUE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 200 mm / **Course :** 50 mm / **Débattement AR. :** 130mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 130 mm / **Poids constructeur :** 12,90 kg / **Potence :** RACE FACE / **Guidon :** RACE FACE / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO SLX 180/180 / **Moyeux :** SRAM / **Jantes :** EASTON AR 24 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Minion DHR II 27,5 x2.30 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX / **Commandes :** SRAM GX / **Pédalier :** RACE FACE Aeffect / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 42 / **Empattement :** 1145 mm / **Longueur des bases :** 430 mm / **Hauteur boîtier :** 333 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 68,5° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du centre :** 1020 mm



Compromis maniabilité/stabilité, grip sur l'angle, précision, rendement.



Confort perfectible en terrain cassant.

SANTA CRUZ 5010 C

Disposant de moins de débattement que les Bronson, les 5010 sont des vélos clairement étiquetés all-mountain alors qu'auparavant c'était le choix de l'équipement du Bronson qui décidait dans quelle catégorie ce dernier allait jouer… Ces 5010 sont déclinés en deux versions de cadre, C et CC, soit des châssis full carbone mais ne disposant pas de la même qualité de fibres (la CC, plus haut de gamme, est plus légère). Rien d'autre ne diffère. Au niveau de la cinématique, on retrouve évidemment le système de suspension VPP, à point de pivot virtuel. Comme toujours chez Santa Cruz, les biellettes sont équipées de graisseurs pour faciliter l'entretien. En suspension, ce 5010 est équipé Rock Shox devant (une Pike RC) et Fox derrière avec un Float DPS. Le reste du montage alterne moyen et haut de gamme, avec une transmission en 1x11 fournie par le nouveau groupe Sram GX et des freins Shimano SLX notamment, mais qui n'affectent pas trop le poids du bike. Ce dernier reste en effet sous la barre des 12 kg avec l'indispensable tige de selle télescopique.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > Aux commandes de ce 5010, on est vraiment super bien installé pour le programme. En descente, la potence est assez courte (65 mm) pour apporter de la précision devant et le guidon bien large (780 mm) est super bien galbé. En montée, c'est tout aussi bon, avec un angle de selle assez droit associé à un top tube plutôt long, offrant beaucoup de confort pour pédaler.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Le bike est très vif et très maniable dans les successions rapides de petits virages. Il répond du tac au tac aux changements d'angle, bien aidé par sa super rigidité, son boîtier de pédalier bas et des bases courtes. Dans les épingles bien raides, l'angle ouvert et la position top font des merveilles, on tourne sans sourciller.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > En grandes courbes, le Santa Cruz est parfaitement posé sur ses appuis et offre une précision impressionnante question trajectoire. La rigidité est bien gérée, on sent parfaitement l'adhérence et le vélo sait rester tolérant même lorsque le terrain se dégrade. Un régal sur des trails sinueux.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Au jeu de celui qui fera la meilleure Vmax, le 5010 s'en sort hyper bien grâce à sa stabilité parfaite. Il taille droit sans broncher, est précis et rigoureux, bref, la vitesse ne lui fait absolument pas peur. Ce n'est que son confort perfectible qui lui coûte ici le top, non pas qu'il ne soit pas du tout confortable, mais simplement qu'il n'a pas l'indulgence des meilleurs quand le terrain est vraiment défoncé.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Le comportement au freinage est l'un des gros points forts de ce petit Santa Cruz : les freins sont performants, mais surtout l'adhérence de la roue arrière est parfaite. Elle colle au terrain et le freinage est très efficace. Et comme la stabilité demeure impeccable, c'est parfait !

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TOP > Sur notre boucle où les 29" tombent des temps canons grâce à leur excellente faculté à progresser en terrain cassant, le 5010 est l'un des rares 27.5" à leur tenir la dragée haute. Son rendement est excellent, c'est un bike dynamique, nerveux qui reste très efficace en terrain exigeant grâce à une excellente suspension arrière. Notez d'ailleurs que cette dernière permet de conserver du confort au pédalage sans nuire aux performances du bike.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON > Dans ce domaine aussi, le super rendement du 5010 et sa grande nervosité font des merveilles dans les passages techniques, d'autant plus qu'il se montre très maniable (mais plutôt dans les mains de pilotes expérimentés). La motricité est excellente, mais on le sent un poil sujet au cabrage, il faut une bonne technique pour gérer sa fougue. D'autant qu'avec le monoplateau en 32 dents il faut bien appuyer sur les pédales, pas facile de gérer tout le temps.

EN CONCLUSION

Le Santa Cruz 5010 est un bike qui colle à merveille au programme, car il offre de super performances en descente comme en montée. Il est un poil technique dans les bosses très raides, mais offre un rendement et un comportement extra dans les montées cassantes où il progresse avec facilité et sans buter. En descente, là aussi on trouve plus facile du fait d'un confort perfectible, mais la vitesse est au rendez-vous. Le bike est vif, très stable et offre un excellent comportement au freinage.

DÉBAT. 135 MM

DÉBAT. 140 MM

27,5"

4799 €

12,95 KG SANS PÉDALES

MAVIC

PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI VOIENT LA MONTAGNE COMME UN VASTE TERRAIN DE JEU ET QUI SONT EN QUÊTE D'UN BIKE FUN ET PERFORMANT.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Prèc./Dét./3 modes **Longueur :** 200 mm / **Course :** 55 mm / **Débattement AR. :** 135 mm / **FOURCHE :** FOX 34 Float FIT4 Préc./Dét./3 modes / **Débattement :** 140 mm / **Poids constructeur :** 12,95 kg / **Potence :** SARACEN / **Guidon :** KORE Durox / **Selle :** KORE / **Tige de selle :** KS Lev / **Freins :** SHIMANO XT 180/160 / **Moyeux :** KORE / **Jantes :** KORE Durox / **Cassette :** SHIMANO 11-40 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ardent 27.5x2.40 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** SHIMANO XT / **Tailles dispo. :** 15"/17"/19" / **Taille :** 48 / **Empattement :** 1160 mm / **Longueur des bases :** 432 mm / **Hauteur boîtier :** 338 mm / **Angle tube direction :** 67° / **Angle tube de selle :** 68° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 125 mm / **Hauteur du centre :** 1040 mm



Joueur et efficace en descente, rigueur, précision, bonne polyvalence.



Développement un peu gros et disque arrière trop petit pour une utilisation en montagne, tolérance perfectible.

SARACEN KILI FLYER ELITE

Déjà up-gradé en 2015, où il avait reçu un beau cadre full carbone, le Kili Flyer évolue encore cette année avec notamment un débattement plus conséquent, tant à l'avant qu'à l'arrière. Il déplace ainsi un peu plus son champ d'action du trail vers le all-mountain. Sinon, l'architecture est identique et on retrouve une suspension à bras oscillant monopivot plus ensemble biellette/basculeur. Ce Kili Flyer offre un joli montage avec des suspensions haut de gamme et une tige de selle télescopique de série. Et cette année, la commande sous la selle disparaît au profit d'une commande au guidon nettement plus pratique. Par contre, le disque arrière en 160 mm porte à discussion et semble juste pour le programme, un 180 mm aurait été apprécié. Côté poids, ce bike se place juste sous la barre des 13 kg, une valeur tout à fait honorable avec nos pneus de test.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TRÈS BON > On est vraiment super bien installé en descente sur ce Kili Flyer. Le poste de pilotage est impeccable avec un cintre large (745 mm) et une potence courte (60 mm). La longueur de top tube est bonne et laisse assez de place pour pédaler. En revanche, le tube de selle assez incliné pourra en gêner certains dans les longues montées bien raides, il ne faut donc pas hésiter à avancer la selle sur le chariot.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Même avec un débattement plus grand, le Saracen reste vraiment hyper maniable et très vif dans les enfilades rapides de petits virages. On se régale à son guidon dans les portions sinueuses en le pilotant à la manière d'un enduro. Le bike est super précis et répond au doigt et à l'œil : appel/contre-appel, virage en glisse… c'est un vrai jouet dans le sinueux. Pas de problème non plus dans les épingles très raides et bien fermées, on se jette sans crainte tout en conservant de la vitesse.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Dans ce domaine, c'est vrai qu'il y a encore plus sécurisant parmi les all-mountain présents dans ce test. Néanmoins, le Kili Flyer est très efficace grâce notamment à une excellente précision sur l'angle. Il est rigoureux et permet de bien sentir le terrain et les limites de l'adhérence. C'est un bike qui tient très bien sur ses appuis, mais qui est un peu moins facile et moins tolérant que les meilleurs dans ce domaine.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Le Saracen fait preuve d'une très bonne stabilité quand il s'agit de lâcher les freins dans le cassant. Et cette année, sans atteindre le niveau de confort offert par les meilleurs, il progresse nettement sur ce point. Les quelques millimètres de débattement supplémentaire font du bien et le bike gagne en tolérance et en facilité de pilotage. Et cerise sur le gâteau, il est toujours aussi fun à piloter.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Le Kili Flyer se comporte super bien sur les gros freinages, même quand le terrain est défoncé. La fourche ne plonge pas, le vélo garde une très bonne assiette et la roue arrière adhère bien, permettant de planter des freinages bien appuyés. Avec un peu plus de puissance derrière ce serait top !

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TRÈS BON > Le rendement du Saracen est vraiment bon. C'est un vélo nerveux qui relance particulièrement fort et qui prend facilement de la vitesse. Malgré tout, il ne parvient pas à rivaliser en termes d'efficacité avec les meilleurs en terrain très accidenté. Il bute un peu plus dans les racines, on arrive moins bien à conserver la cadence de pédalage et ça se ressent au chrono en montée difficile, alors qu'il rivalise dans le roulant.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : BON > Comme l'an dernier, c'est un mauvais choix de développement qui pénalise le Saracen dans ce compartiment du jeu. Un monoplateau en 34 dents, même avec un pignon de 40 dents, est trop difficile à emmener longtemps en terrain montagneux. Dommage, car le Kili Flyer fait preuve d'une belle motricité, mais dans les passages bien raides et techniques il faut se mettre en danseuse, forcer, et soit ça coince, soit ça patine.

EN CONCLUSION

Le Saracen fait partie des all-mountain qui plaisent aux testeurs grâce à un caractère bien trempé. C'est un vélo nerveux, vif et vraiment fun à piloter en descente. Sa grande précision associée à sa rigueur dans le rapide permet d'attaquer le terrain en descente et d'aller particulièrement vite tout en s'amusant énormément. Son comportement en bosses, même s'il est moins impressionnant que les tout meilleurs, reste enthousiasmant. Avec quelques aménagements au niveau du développement, ce bike peut devenir une petite bombe.

DÉBAT. 150 MM

DÉBAT. 150 MM

27,5"

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

*PRIX KIT CADRE

7599 €

11,95 KG SANS PÉDALES

MAVIC

PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI CHERCHENT UN PUR ALL-MOUNTAIN EFFICACE SUR UN LARGE PANEL DE TERRAIN.

SCOTT GENIUS 700 PREMIUM

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 3 ans (ext. à 5) / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Nude Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 200 mm / **Course :** 57 mm / **Débattement AR. :** 150 mm / **FOURCHE :** FOX 34 Float FIT4 Préc./Dét./3 modes / **Débattement :** 150 mm / **Poids constructeur :** 11,95 kg / **Potence :** SYNCROS TR 1.0 / **Guidon :** SYNCROS FC 1.0 / **Selle :** SYNCROS / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO XTR 180/180 / **Moyeux :** SYNCROS TR 1.5 / **Jantes :** SYNCROS TR 1.5 / **Cassette :** SHIMANO 11-40 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Nobby Nic/Rocket Ron 27.5x2.25 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XTR / **Commandes :** SHIMANO XTR / **Pédalier :** SHIMANO XTR / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 41 / **Empattement :** 1125 mm / **Longueur des bases :** 442 mm / **Hauteur boîtier :** 328 mm / **Angle tube direction :** 68° / **Angle tube de selle :** 67,5° / **Tube supérieur :** 570 mm / **Longueur tube direction :** 100 mm / **Hauteur du centre :** 1020 mm



Poids, maniabilité en montée comme en descente, rendement, homogène en descente, développement polyvalent.



Grip perfectible au freinage.

La famille des Genius est très fournie chez Scott, avec des modèles en roues de 29" et d'autres en 27.5", comme testé ici. Pour les cadres, on a le choix entre des full carbone, des alu ou un mixe des deux, soit le triangle avant en carbone et le bras oscillant en alu. Le 700 Premium testé ici est le modèle le plus haut de gamme de la famille des carbone, qui utilise des fibres composites de meilleure qualité permettant de gagner encore quelques grammes. La cinématique utilise le principe du quadrilatère déformable et les suspensions sont équipées d'une commande au guidon pour réduire et durcir le débattement arrière (mode traction) ou bloquer simultanément l'avant et l'arrière. Enfin, ce Genius dispose d'une petite pièce réversible sur la biellette permettant de régler sa géométrie. Pratique. Le montage est à la hauteur du cadre très haut de gamme avec notamment un groupe Shimano XTR complet, ce qui permet au Scott d'être le bike le plus léger de la catégorie, bien joué !

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TRÈS BON > Cette année, la potence reste bien courte (60 mm) et le guidon prend de la largeur (770 mm). Le Scott a un angle de selle assez couché qui renvoie le pilote sur l'arrière et vu qu'il offre une grosse sortie de tige de selle, cela oblige à bien avancer la selle sur le chariot pour conserver une position confortable dans les longues montées bien raides.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Scott est particulièrement maniable dans les passages lents et techniques, il vire vraiment très court. Il reste également assez vif dans les enfilades rapides de petits virages, de quoi bien envoyer dans le très sinueux.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Quand la vitesse augmente, le Scott reste dans le bon wagon. Il n'est pas aussi bien calé sur ses appuis que les meilleurs, mais reste facile et tolérant grâce à une rigidité bien gérée. Et s'il part en glisse, c'est de manière assez progressive et parfaitement gérable. La vitesse de passage peut donc rester soutenue.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Le Genius est toujours aussi confortable que par le passé grâce à son débattement conséquent pour la catégorie, mais il se montre aussi plus rigoureux, plus sécurisant grâce à une hydraulique qui semble mieux gérée, notamment sur les gros impacts. Le vélo est plus sain tout en étant plus rapide comme l'atteste notre excellente Vmax dans le schuss cassant du parcours. Il fait de gros progrès dans ce domaine.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Lorsqu'il faut planter de bons gros freinages dans des zones bien cassantes, le Scott se montre encore stable et confortable. La fourche qui ne plonge pas exagérément permet de conserver une bonne assiette, les freins offrent puissance et endurance, seul un grip perfectible de l'arrière lui coûte le top. La roue n'est pas hyper bien plaquée au sol et elle peine à franchement à mordre le terrain, surtout sur les freinages truffés de racines.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TRÈS BON > Ce vélo possède un rendement vraiment excellent. Il répond très bien aux coups de pédales, il est particulièrement nerveux et la commande au guidon des suspensions est toujours aussi pratique. Néanmoins, il n'évolue pas de façon aussi fluide que les meilleurs en terrain peu avenant, il bute un peu plus et laisse échapper un peu de temps sur ses principaux rivaux. Le mode intermédiaire est un peu ferme, c'est mieux en mode ouvert, mais alors la suspension du bike est plus sensible aux efforts de pédalage.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON > Dans ce domaine, la performance offerte par le Genius est nettement meilleure que celle de l'an dernier, en grande partie grâce au développement plus soft avec le 2x11 Shimano. On force moins, on gère mieux la motricité et le bike est moins sujet au cabrage, même s'il reste un poil exigeant techniquement dans les montées très raides. Sinon, sa motricité est très bonne et sa maniabilité exemplaire pour se faufiler dans les petites épingles en montée.

EN CONCLUSION

Le Scott fait partie de ces purs bikes de all-mountain sans lacune qui montent et descendent bien. En prime, il progresse cette année en descente grâce à des settings de suspension plus réussis qui le rendent plus rigoureux et plus efficace. En montée, le rendement de cette version Premium est génial et le choix d'une transmission en double plateau apporte un confort indéniable en bosses, surtout dans ce programme où (normalement) il faut en affronter beaucoup.

DÉBAT.
140 MM

DÉBAT.
140 MM

29''

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

*PRIX KIT CADRE

5999 €

12,85 KG
SANS PÉDALES

MAVIC

PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES PRATIQUANTS QUI CHERCHENT UN BIKE TRÈS PERFORMANT, MAIS FACILE ET CONFORTABLE POUR DE LONGUES VIRÉES EN MONTAGNE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie / **CADRE :** Carbone + Aluminium M5 / **AMORTISSEUR :** FOX Float CTD Préc./Dét./CTD **Longueur :** 197 mm / **Course :** 48 mm / **Débattement AR. :** 140 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 140 mm / **Poids constructeur :** 12,85 kg / **Potence :** SPECIALIZED / **Guidon :** SPECIALIZED / **Selle :** SPECIALIZED / **Tige de selle :** SPECIALIZED Command Post / **Freins :** SHIMANO XT 180/180 / **Moyeux :** ROVAL / **Jantes :** ROVAL Traverse / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SPECIALIZED Butcher / Purgatory 29x2.30 / **Dérailleur AR. :** SRAM X1 / **Commandes :** SRAM X1 / **Pédalier :** SRAM Carbon / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1150 mm / **Longueur des bases :** 440 mm / **Hauteur boîtier :** 335 mm / **Angle tube direction :** 68° / **Angle tube de selle :** 68,5° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 95 mm / **Hauteur du cintre :** 1025 mm



Rendement, performances en montée technique, complet en descente.



RAS pour le programme.

SPECIALIZED STUMPJUMPER FSR EXPERT 29

Après le Camber l'an dernier, le Stumpjumper revient aux affaires dans cette catégorie all-mountain. Il faut dire qu'il y a le choix pour la discipline chez Specialized, entre les Stumpjumper en 29'' ou en 27.5'' et les Camber… Le Stumpjumper dispose d'un peu plus de débattement que les Camber et place le curseur un peu plus vers le all-mountain que vers le trail. La version Expert testée ici dispose d'un beau triangle avant en carbone tandis que l'arrière reste en aluminium et on retrouve bien sûr la technologie FSR pour la suspension arrière. Le montage est impeccable et permet à ce Specialized d'être très bien placé en termes de poids dans la catégorie. On apprécie au passage le plateau de 30 dents choisi sur la transmission en 1x11, même si bien sûr on mettrait encore un peu moins de dents pour affronter nos pétards assez trash.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TRÈS BON > La position offerte par le Specialized colle parfaitement au programme avec une potence courte (65 mm) et un cintre large (760 mm) qui offre une très bonne position en descente sans pour autant pénaliser en montée. Sur ce point, c'est d'ailleurs nettement mieux que sur le dernier Stumpjumper que nous avions essayé et qui était monté avec une potence nettement plus longue. Cette fois, le compromis montée/descente est bien réussi.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Pour enchaîner rapidement des petits virolos, le Stumpjumper est un peu moins vif que le Camber. Il est moins fun, mais s'en sort néanmoins très bien grâce notamment à un grip sans faille qui permet de mettre de l'angle sans trembler. Il faut juste le brusquer un peu plus ! Aucun souci dans les épingles bien raides où il se montre facile et tolérant, éloignant le spectre de l'OTB fatidique…

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Si le Stumpjumper est un peu moins bon que le Camber pour enquiller des petits virages, il est en revanche meilleur pour avoiner en grande courbe. Ce bike offre un gros grip sur l'angle, il est bien calé sur ses appuis et reste très précis, on sent bien le terrain et en prime la tolérance est au rendez-vous. La rigidité du cadre est bien gérée, c'est parfait.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > À haute vitesse, le bike est super stable même quand le terrain devient bien exigeant. Il est très sécurisant lorsqu'il faut lâcher les freins, d'autant plus que le confort est de mise. La suspension arrière est assez linéaire et n'aime pas trop les gros impacts, par contre elle apporte une lecture de terrain impeccable pour le programme, qui rend le bike assez peu physique à piloter.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Avec sa stabilité sans faille, son confort parfait et son excellente adhérence de l'arrière, le Specialized se montre ultra performant au freinage. Les freins sont puissants et endurants et les deux disques en 180 mm de diamètre, indispensables à notre avis sur un 29'', jouent bien leur rôle.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TOP > Comme beaucoup de 29'', le Stumpjumper n'offre pas des sensations impressionnantes en termes de rendement. Et pourtant ses temps en montée, qui le classent parmi les meilleurs de la catégorie, attestent de son excellent comportement au pédalage. C'est un bike facile à faire évoluer, ultra efficace en terrain peu roulant sur lequel il est très facile de conserver sa vitesse. Le travail de la suspension n'interfère pas avec le pédalage, ajoutant encore de l'efficacité à la prestation de ce Spe.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP > Le Stumpjumper est redoutable en montée technique grâce à son excellent rendement assorti d'une motricité sans faille. Il permet de bien temporiser et se montre ultra efficace au moment de mettre les watts pour franchir une grosse marche par exemple. Il ne cabre pas dans le raide, on place l'avant avec précision et on profite d'une maniabilité démoniaque dans les épingles. Sans aucun doute un des tout meilleurs en montée technique.

EN CONCLUSION

Ce Specialized Stumpjumper FSR Expert 29 fait partie de nos all-mountain favoris. Ce n'est certes pas le plus amusant à rider de la bande, mais quelle efficacité ! Un rendement au top, une facilité à évoluer en terrain délicat impeccable, le tout assorti d'un comportement en descente quasi parfait. Stable, confortable, facile et excellent au freinage, il livre une copie quasiment parfaite, car les plus exigeants lui reprocheront un petit manque de progressivité au niveau de la suspension arrière. Voilà un bike capable de vous emmener loin et longtemps.

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

DÉBAT. 135 MM

DÉBAT. 150 MM

27,5+"

*PRIX KIT CADRE

5999 €

13,05 KG SANS PÉDALES

MAVIC

PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS ADEPTES DE TERRAINS TRÈS DIFFICILES ET QUI CHERCHENT UN BIKE LEUR FACILITANT LA TÂCHE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie / **CADRE :** Carbone + Aluminium M5 / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 197 mm / **Course :** 48 mm / **Débattement AR. :** 135 mm / **FOURCHE :** FOX 34 Float FIT 4Préc./Dét./3 modes / **Débattement :** 150 mm / **Poids constructeur :** 13,05 kg / **Potence :** SPECIALIZED XC / **Guidon :** SPECIALIZED / **Selle :** SPECIALIZED / **Tige de selle :** SPECIALIZED Command Post / **Freins :** SHIMANO XT 180/180 / **Moyeux :** ROVAL / **Jantes :** ROVAL Traverse / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SPECIALIZED Purgatory / Ground Control 27,5x3.00 / **Dérailleur AR. :** SRAM X1 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** SRAM Carbon / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1149 mm / **Longueur des bases :** 438 mm / **Hauteur boîtier :** 330 mm / **Angle tube direction :** 68° / **Angle tube de selle :** 68° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 95 mm / **Hauteur du centre :** 1030 mm



Bike joueur, facile et efficace, rendement, efficacité en terrain difficile, les racines... quelles racines ?



Freinage limite avec le pneu d'origine.

SPECIALIZED STUMPJUMPER FSR EXPERT 6FATTIE

Chez Specialized, le Stumpjumper a été décliné également en 27.5 Plus. Cet Expert 6Fattie reprend toutes les spécificités de l'Expert 29", mais avec des roues spécifiques. On retrouve le beau cadre en carbone (triangle arrière en alu) doté de la cinématique FSR chère à Specialized. Comme pour le Stumpjumper en 29" le montage est parfait, avec notamment le choix d'une transmission en 1x11 avec un plateau en 28 dents ! Personne n'ose proposer si petit d'origine, et pourtant c'est vraiment le bon choix pour la grande majorité des utilisateurs, bravo ! Sinon, notez que par rapport au modèle classique, ce 6Fattie prend 350 g sur la balance.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TRÈS BON > Comme sur l'Expert 29 la position est un très bon compromis entre montée et descente. On retrouve le même équipement, à savoir une potence de 65 mm et un guidon de 760 mm.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Le 6Fattie est vraiment maniable et très vif sur les changements d'angle, c'est un régal à piloter le long des talwegs de la descente où il se montre hyper joueur, tout aussi facile et encore plus fun que l'expert 29" !

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Dans ce registre, on n'est vraiment pas loin du top. Le vélo reste très ludique, super tolérant et globalement nettement plus facile que la plupart de ses concurrents dans la grande majorité des cas. Il est facile et naturel à mettre sur l'angle et fait preuve d'une excellente adhérence la plupart du temps. Mais on arrive à le mettre en défaut sur des sols béton ou dans des virages farcis de feuilles mortes. Là, les crampons peinent à prendre, on surfe sur la surface. Ces cas particuliers lui coûtent le top, mais l'efficacité et la facilité restent surprenantes !

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Les gros pneus apportent vraiment un confort et une facilité extra dans le programme, ils gomment parfaitement le relief et offrent un lien avec le terrain fabuleux. On ne sent plus les racines, on ne craint plus de zipper dessus, quel gain en facilité et en confiance ! Nous avons réussi à son guidon le passage le plus facile dans un dévers piégeux tout en racines. Avec ce 6Fattie, même plus besoin de s'appliquer ! Par contre, le vélo se montre plus stable que précis, les trajectoires au cordeau ne sont pas sa tasse de thé. Quoi qu'il en soit, ça va vite et on ne se fait jamais peur. Seul bémol, le bike talonne assez facilement sur les gros chocs, mais il ne se désunit pas et reste sain à piloter. Alors on passe l'éponge.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : MOYEN > L'entorse au protocole pénalise le 6Fattie ici. Faute de disponibilité, nous n'avons reçu qu'un pneu de test et avons donc roulé avec le pneu de série à l'arrière. Ce dernier était assez peu cramponné, notamment sur la bande de roulement, nuisant à l'efficacité du freinage. Nul doute qu'avec deux pneus du même acabit que celui monté à l'avant, le résultat aurait été tout autre, car le bike est ultra stable et très confortable au freinage.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TOP > Autant vous dire que l'on n'attendait pas ce standard de roue à ce niveau en termes de rendement. Pourtant il faut se rendre à l'évidence, ce 6Fattie offre un super rendement. Sur les pistes roulantes, le ronron des pneus est perturbant, on a la sensation de coller au terrain, mais cela n'a visiblement pas trop d'impact sur les chronos puisque le Spe rivalise avec les très bons vélos de ce test. Il faut dire qu'il doit sacrément se rattraper quand le terrain est cassant, car dans notre montée truffée de racines, la facilité avec laquelle il se laissait emmener était juste bluffante !

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP > En termes de capacité à franchir des montées techniques, le Specialized 6Fattie se pose d'emblée parmi les références. Le monoplateau de 28 dents associé à un rendement et à une maniabilité d'enfer, plus les pneus qui épousent le terrain sans jamais patiner en font une arme dans ce domaine. Ce bike est un régal en montée technique, un des plus efficaces de tout ce test.

EN CONCLUSION

Autant le dire tout de suite, les testeurs sont tombés sous le charme de ce Specialized tout en rondeurs ! Dans ce programme, on n'a trouvé que des avantages à ce standard, car ce n'est pas les quelques secondes perdues dans un virage béton qui vont changer la donne quand on gagne des minutes dans une montée technique ! Alors il est vrai que ces gros pneus n'apportent rien sur des parcours aseptisés, mais ils ne pénalisent pas non plus. Et en terrain très technique, c'est vraiment top ! En tout cas pour le all-mountain on adhère à fond !

2299 € 14,30 KG SANS PÉDALES

MAVIC

PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI VEULENT S'INITIER À UNE PRATIQUE MONTAGNE SUR UN BIKE FACILE ET PAS TROP ONÉREUX.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium 6069 T6 / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes. **Longueur :** 200 mm / **Course :** 55 mm / **Débattement AR. :** 140 mm / **FOURCHE :** FOX 34 Float FIT 4 Préc./Dét./3 modes. / **Débattement :** 140 mm / **Poids constructeur :** 14,30 kg / **Potence :** SUNN / **Guidon :** SUNN / **Selle :** SUNN / **Tige de selle :** SUNN / **Freins :** SHIMANO 180/180 / **Moyeux :** SUNN / **Jantes :** MACH 1 Neo Disc / **Cassette :** SHIMANO 11-36 / **Pneus d'origine :** HUTCHINSON Taipan 27.5x2.25 / Python 27.5x2.10 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO SLX / **Commandes :** SHIMANO Deore / **Pédalier :** SHIMANO Deore / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 45 / **Empattement :** 1185 mm / **Longueur des bases :** 430 mm / **Hauteur boîtier :** 333 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 71,5° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 115 mm / **Hauteur du centre :** 1025 mm

+

Géométrie, position, développement, compromis maniabilité/stabilité.



Rendement, freinage, poids.

SUNN KERN S1

Le Kern reprend la conception du Kern LT, mais offre un peu moins de débattement que son grand frère. On retrouve donc un châssis en aluminium reprenant une cinématique de suspension de type Horstlink. L'amortisseur est placé devant le tube de selle, mais a la particularité de passer dans une arche sous le tube de selle pour venir se fixer sur l'axe de bras oscillant. Il y a deux Kern au catalogue Sunn cette année, le Finest plus haut de gamme et le S1 testé ici. Au niveau de l'équipement, Fox s'occupe des suspensions avec une 34 devant et un Float derrière, tandis que Shimano fournit freinage et transmission avec des éléments plutôt entrée de gamme, en lien évidemment avec le tarif très contenu du bike. À 2300 € on ne peut pas trop faire la fine bouche. Néanmoins, le Sunn reste un peu lourd pour le programme, c'est le seul bike à passer la barre des 14 kg, sans tige de selle télescopique qui plus est.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > À l'instar de ce que l'on a vu sur le LT, on est super bien installé sur ce vélo. La potence super courte (45 mm) se conjugue à merveille avec le tube supérieur assez long. Le guidon est plutôt large (760 mm) et bien galbé et on est bien assis pour pédaler, en gros ce Kern offre une position polyvalente, impeccable pour le programme.

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Ce S1 est un bike vraiment facile pour franchir les épingles raides et velues dans de grosses pentes. Sa position très réussie et son angle de chasse bien ouvert permettent d'engager avec beaucoup de sérénité et de conserver du rythme. En revanche, dans les enfilades rapides de petits virages, le bike manque de vivacité et ne se montre pas très joueur. Il est un peu pataud et demande un peu trop à être brusqué, ce qui lui coûte le top !

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Sans offrir l'adhérence ni la rigueur des meilleurs à ce jeu, le Sunn s'en sort bien malgré tout. Encore une fois, sa position extra permet d'être équilibré sur l'angle et de bien inscrire le bike en courbe. La suspension arrière mériterait de durcir un peu plus tôt sur sa course pour conserver une meilleure assiette en virage et le rendre plus incisif.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Ce Kern S1 est vraiment très stable et confortable en plus d'être facile et peu exigeant physiquement. Les suspensions gomment bien le terrain et épousent le relief sans jamais malmener le pilote. Par contre, on peine un peu à prendre de la vitesse lorsque l'on ne peut pas relancer en terrain cassant. Le Kern colle un peu trop au terrain, mais finalement cela ne gênera que les compétiteurs, qui ne sont pas la cible visée par cette version entrée de gamme.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > Au freinage, le Sunn est une fois de plus très stable et très confortable. On a une bonne adhérence de la roue arrière, ce qui rattrape en partie la piètre puissance de ses freins. Il faut tirer bien fort sur les leviers lorsque l'on joue à retarder au maximum son freinage, pas toujours agréable !

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : CORRECT > Cette note un peu sévère est à relativiser dans la mesure où elle est établie en regard de la performance des concurrents. Il faut être conscient qu'un bike à 2300 € ne peut pas rivaliser dans ce domaine avec des vélos qui coûtent trois fois plus. Néanmoins, en l'état, on se sent un peu collé au pédalage : le vélo manque cruellement de nervosité, il peine à conserver de la vitesse en montée cassante et incite rapidement à passer en mode « éco ». Le chrono ce n'est pas pour lui.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TRÈS BON > Dans les passages les plus techniques, le manque de nervosité perdure, mais le braquet admirablement bien choisi sauve le comportement du vélo. Un petit plateau de 22 dents c'est du bonheur pour grimper des pentes vraiment raides. Cela permet de temporiser, de passer calmement et pas forcément en force, ce qui favorise le pilotage dans les bosses bien hard. Enfin un développement à la portée de tous, bravo !

EN CONCLUSION

Le Sunn Kern S1 est le moins cher de cette catégorie et il ne peut soutenir la comparaison face aux meilleurs que ce soit en montée ou en descente. À 2300 €, cette version reste une excellente base pour démarrer, car la géométrie et la position sont super réussies et que le potentiel en descente est bel et bien là. En montée, le bike profite d'un choix de développement intelligent pour tirer son épingle du jeu. Le rendement est certes grandement perfectible, mais au moins on monte partout sans se mettre dans le rouge. Et c'est déjà pas mal !

DÉBAT.
120 MM

DÉBAT.
140 MM

BIG BIKE
★ APPROVED ★
2016

27,5"

5899 €

12,80 KG
SANS PÉDALES

MAVIC

PARTENAIRE PNEUS MAVIC

POSITION MONTÉE / DESCENTE

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

COMPORTEMENT AU FREINAGE

RENDEMENT EN MONTÉE

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN VÉLO DOTÉ D'UN RENDEMENT AU TOP AVEC DE GROSSES APTITUDES EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 200 mm / **Course :** 48 mm / **Débattement AR. :** 120 mm / **FOURCHE :** FOX 34 Float FIT4 Prèc./Dét./3 modes / **Débattement :** 140 mm / **Poids constructeur :** 12,80 kg / **Potence :** RACE FACE / **Guidon :** RACE FACE Evolve / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** AVID Guide R 180/160 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS M1900 Spline / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ardent 27.5x2.40 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX / **Commandes :** SRAM GX / **Pédalier :** SRAM GX / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1165 mm / **Longueur des bases :** 444 mm / **Hauteur boîtier :** 330 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 71° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du cintre :** 1030 mm



Rendement, comportement vif et efficace en descente, polyvalence montée/descente au top.



Disque arrière en 160 mm.

YETI SB5 ENDURO

Cette année, ce n'est pas un SB5C qui vient se frotter au Spécial Test, mais un SB5 Enduro. La différence entre ces deux modèles n'est pas le programme, mais simplement la qualité des fibres composites utilisées. Celles du SB5 Enduro sont moins haut de gamme, ce qui nécessite d'en mettre davantage à la fabrication avec un petit impact sur le poids (300 g sur le cadre). Sinon, les deux bikes sont identiques, Yeti faisant en sorte de conserver la même rigidité. Ce SB5 est donc un full carbone, biellette incluse, qui finalement tire bien son épingle du jeu côté poids, avec notamment un bras oscillant aux dimensions optimisées. La biellette de suspension, bien fine, n'est pas prise en sandwich dans le cadre (comme sur le SB6C), mais au contraire c'est elle qui prend le cadre en chape. Entre le bras oscillant optimisé et le montage de la biellette, on voit que les concepteurs n'ont pas souhaité faire un bike aussi rigide que leur enduro.

POSITION MONTÉE/DESCENTE : TOP > Le Yeti offre une position extra pour le programme : son tube de selle plus redressé que sur les anciens SB (et que sur le SB6C) donne la sensation d'être aux commandes d'un vélo bien compact. On est super installé pour pédaler et en descente le tableau reste idyllique, avec une potence courte (55 mm) et un cintre large bien galbé (755 mm), offrant une bonne hauteur de pilotage. Parfait !

COMPORTEMENT EN DESCENTE :
VIRAGES SERRÉS : TOP > Le SB5 est ultra précis et très vif dans les enfilades rapides de petits virages, on se régale vraiment dans le sinueux à son guidon. C'est un vélo particulièrement nerveux qui invite à l'attaque. Même constat dans les épingles raides et fermées, où il tourne facilement.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > La précision reste de mise en grande courbe sans pour autant que le bike soit trop exigeant. Ses roues sont collées au terrain, il est bien calé sur l'angle et se montre d'une efficacité redoutable en courbe. C'est d'ailleurs l'un des plus efficaces de la catégorie à ce jeu, un vrai petit enduro.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Comme son grand frère, le SB5 est hyper stable. Avec son centre de gravité bas, son angle de chasse bien couché et son bon empattement, il met vraiment en confiance pour rouler à fond. Il est très rigoureux, mais son confort reste perfectible en terrain bien cassant. Par contre, rien à redire au sujet de la prise de vitesse naturelle, il fonce sans demander son reste. Efficace donc, mais encore un peu physique.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Ici, deux facteurs lui coûtent le top : le disque de frein arrière en 160 mm de diamètre d'une part, et ici aussi un confort perfectible. Pour le disque, s'il a tenu bon sur les tests, le petit plus de puissance apporté par un 180 aurait été bienvenu pour se lâcher encore davantage. Côté confort, c'est surtout dans les freinages gavés de racines que le vélo secoue un peu par rapport aux meilleurs. Le pilote est un peu plus brassé et donc son physique un peu plus entamé.

COMPORTEMENT EN MONTÉE :
RENDEMENT : TOP > Au niveau du rendement pur, le Yeti SB5 se pose toujours parmi les références et on doit avouer que l'on n'a pas senti d'énormes différences avec la version haut de gamme testée l'an dernier. L'idéal serait de pouvoir les tester ensemble, mais ce qui est sûr c'est qu'il n'y a pas un monde. Le bike est toujours nerveux, sa suspension est insensible au pédalage tout en gommant le terrain à merveille quand ce n'est pas roulant. Le bike ne bute pas, enroule avec fluidité, c'est parfait.

MOTRICITÉ ET APTITUDES AU FRANCHISSEMENT : TOP > L'an dernier, nous écrivions que l'on serait sans doute passé à top avec un plateau de 30 dents à la place du 32. Eh bien, c'est confirmé puisque le vélo de cette année est en monoplateau de 30… Le Yeti est génial en termes de nervosité tout en conservant une excellente motricité. Peu sujet au cabrage, il permet de se faufiler comme qui rigole dans les épingles les plus techniques. Une vraie arme pour sortir sur le vélo des passages les plus scabreux.

EN CONCLUSION

Cette version plus « entrée de gamme » reste extrêmement réussie pour le programme. Le SB5 Enduro est ultra fun et ultra rapide en descente, tout en étant incroyablement efficace au pédalage. C'est un excellent compromis. En plus, même s'il conserve un petit côté exigeant qui plaira aux rideurs agressifs, il est nettement moins rigide qu'un SB6C ou que d'autres carbone de la catégorie et reste exploitable en descente par un grand nombre de rideurs. Un all-mountain au top, hyper performant dans tous les registres du programme.

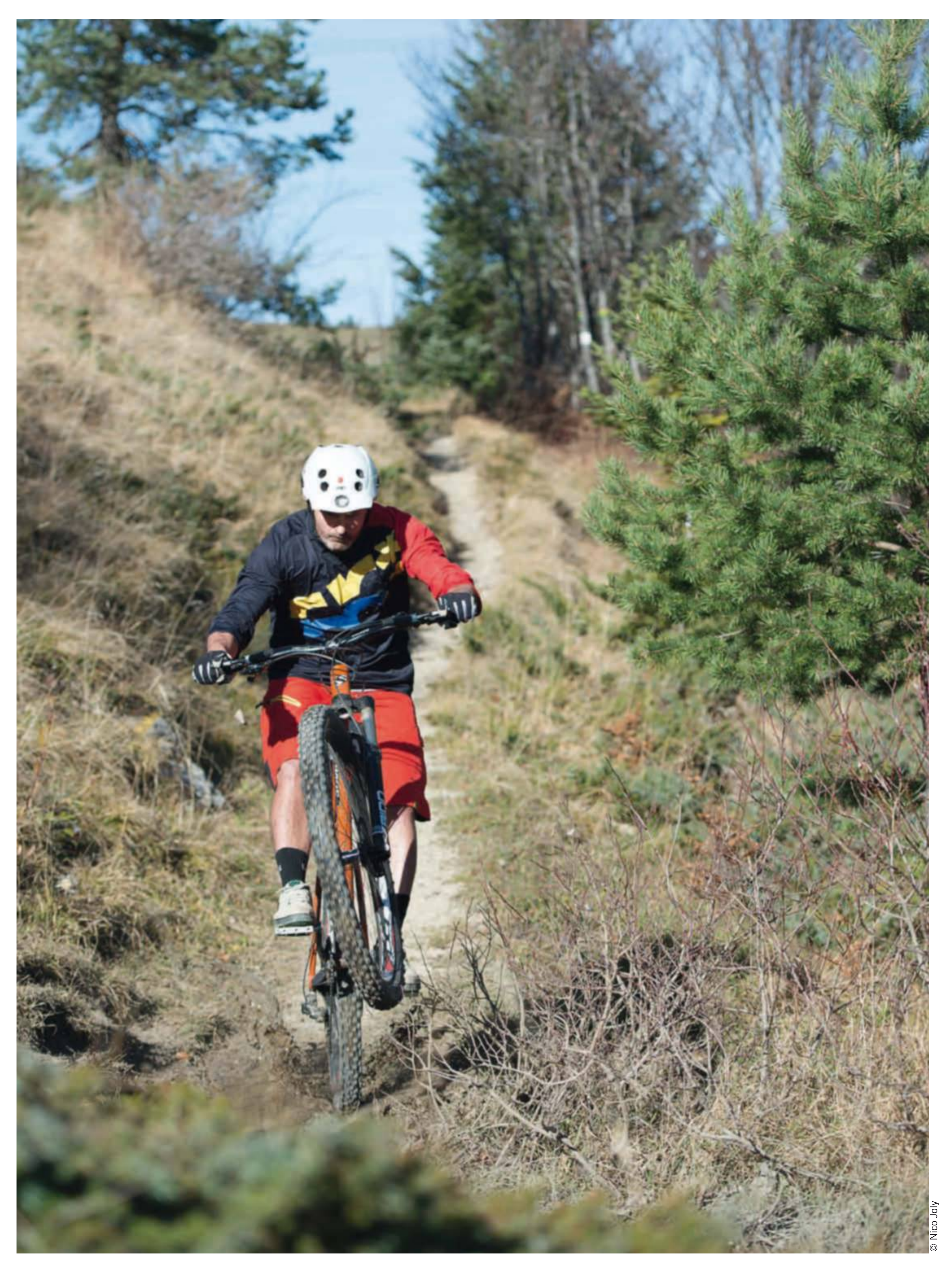
GEOMETRIE

ALL MOUNTAIN

VOICI UN TABLEAU RÉCAPITULATIF POUR QU'IL VOUS SOIT PLUS FACILE DE COMPARER LES DONNÉES GÉOMÉTRIQUES DES VÉLOS D'UNE MÊME CATÉGORIE SANS AVOIR À PARCOURIR LES PAGES DU MAGAZINE POUR LE FAIRE.



	EMPATTEMENT	LONGUEUR DES BASES	HAUTEUR BOÎTIER	ANGLE DE CHASSE	ANGLE DE SELLE	TOP TUBE	HAUTEUR COLONNE	DÉBATTEMENT	POIDS	HAUTEUR DU GUIDON
CANYON SPECTRAL CF 9.0 EX	1190 mm	430mm	340 mm	66°	70°	620 mm	145 mm	150 mm	12,30 kg	1050 mm
CUBE STEREO 140 C:62 SL 27.5	1155 mm	430mm	343 mm	66,5°	71,5°	590 mm	120 mm	150 mm	12,35 kg	1040 mm
GIANT TRANCE SX 27.5	1165 mm	430mm	345 mm	65,5°	69°	590 mm	100 mm	140-160 mm	13,50 kg	1025 mm
INTENSE SPYDER 29C (KIT EXPERT)	1155 mm	430mm	343 mm	67,5°	71°	590 mm	100 mm	130 mm	13,20 kg	1040 mm
KONA PROCESS 111 DL	1145 mm	430mm	345 mm	68°	68,5°	600 mm	100 mm	120 mm	13,70kg	1030 mm
KONA PROCESS 134 SUPREME	1145 mm	430mm	338 mm	67,5°	69°	580 mm	125 mm	140 mm	13,30kg	1035 mm
KONA HEI HEI DL TRAIL	1135 mm	430mm	340 mm	67,5°	70°	580 mm	100 mm	120 mm	12,80kg	1020 mm
LAPIERRE ZESTY AM 827 E:I	1170 mm	430mm	348 mm	66,5°	71°	610 mm	120 mm	150 mm	12,40 kg	1030 mm
MONDRAKER FOXY CARBON XR	1190 mm	430mm	338 mm	67,5°	70,5°	620 mm	110 mm	160 mm	12,15 kg	1005 mm
ROCKY MOUNTAIN THUNDERBOLT 770 MSL	1130 mm	430mm	328 mm	67,5°	71°	590 mm	120 mm	120 mm	12,65 kg	1005 mm
ROCKY MOUNTAIN INSTINCT 970 MSL	1149 mm	430mm	326 mm	67,5°	73,5°	577 mm	110 mm	130 mm	13,30 kg	1020 mm
SANTA CRUZ 5010 C	1145 mm	430mm	333 mm	66°	68,5°	600 mm	110 mm	130 mm	12,90 kg	1020 mm
SARCEN KILI FLYER ELITE	1160 mm	430mm	338 mm	67°	68°	600 mm	125 mm	140 mm	12,95 kg	1040 mm
SCOTT GENIUS 700 PREMIUM	1125 mm	430mm	328 mm	68°	67,5°	570 mm	100 mm	150 mm	11,95 kg	1020 mm
SPECIALIZED STUMPJUMPER FSR EXPERT 29	1150 mm	430mm	335 mm	68°	68,5°	580 mm	95 mm	140 mm	12,85 kg	1025 mm
SPECIALIZED STUMPJUMPER FSR EXPERT 6FATTIE	1149 mm	430mm	330 mm	68°	68°	580 mm	95 mm	150 mm	13,05 kg	1030 mm
SUNN KERN S1	1185 mm	430mm	333 mm	66°	71,5°	600 mm	115 mm	140 mm	14,30 kg	1025 mm
YETI SB5 ENDURO	1165 mm	430mm	330 mm	66°	71°	600 mm	120 mm	140 mm	12,80 kg	1030 mm



© Nico Joly



PARTENAIRE PNEUS HUTCHINSON

ENDURO HARDTAIL

ON REMET LE COUVERT AVEC CETTE CATÉGORIE DE HARDTAILS CONÇUS POUR ENGAGER SUR DES TERRAINS TECHNIQUES. EN TERMES DE PRATIQUE, CES VÉLOS COUVRENT LES PROGRAMMES DU ALL-MOUNTAIN À L'ENDURO PUR POUR LES PLUS GAILLARDS.

D'un point de vue matériel, on ne trouve plus que des bikes en roues de 27.5'' et 29'', comme c'est d'ailleurs le cas en enduro et en all-mountain. Côté cadres, on a le choix entre des acier ou des alu, ces derniers étant les plus rigides de la catégorie. L'acier est souvent plus confortable, selon la quantité et l'emplacement des renforts. Bien entendu, le choix de la fourche est prépondérant pour les performances en descente, que ce soit en termes de débattement ou de programme. Ici, elles offrent de 120 à 150 mm de débattement et sont conçues pour l'enduro ou le all-mountain. Le reste de l'équipement (poste de pilotage, freins, transmission) est lui aussi équivalant à ce que l'on trouve dans les deux autres programmes. Bien sûr, rouler en hardtail est très différent du ride en tout suspendu, ce n'est pas du tout la même approche : cela peut être un choix économique, le coût d'achat étant souvent moins élevé (comptez une économie d'au moins 1000 euros pour du neuf à montage équivalent), mais on trouve également de vrais passionnés de la pratique qui ne jurent que par la hauteur du challenge à relever, par le défi que représente le fait de rouler « placard » avec ces engins. Et ils trouveront également de très beaux haut de gamme répondant à leurs attentes dans cette catégorie. Enfin, pour les compétiteurs, ils peuvent être d'excellents seconds vélos, idéaux pour (ré) apprendre à piloter en finesse, à mieux lire le terrain et à innover en trajectoires.

CONDITIONS DU TEST

Le parcours de test commence par une belle petite bosse très raide dans laquelle on trouve une adhérence moyenne, histoire d'être tout de suite dans le vif du sujet. Puis ça se calme un peu avant d'attaquer une partie très technique avec racines, épingles fermées et un bon coup de cul assassin. Une partie où le 100 % de réussite n'est pas garanti et où les écarts entre les vélos se creusent. À la sortie de cette douloureuse partie, on attaque un single beaucoup moins raide, mais truffé de grosses racines où pédaler rond est une gageure, idéal pour tester la faculté des bikes à avancer avec fluidité quel que soit l'état du sol ! Un dernier coup de cul permet d'accéder au départ de la première descente qui est très courte, très rapide et un poil cassante, avec des pierres roulantes et quelques grandes courbes à plat, se terminant par une belle dalle raide. La remontée se fait via une grosse piste roulante jusqu'au départ de la deuxième descente : c'est un single sinueux qui longe de nombreux talwegs, très technique avec beaucoup de grosses racines qui cassent la vitesse, des dévers (eux aussi truffés de racines), des épingles raides, bref, une descente coton niveau pilotage. Chaque bike a réalisé 3 à 4 fois la boucle aux mains de différents testeurs.

PNEUS UTILISÉS : HUTCHINSON TORO ENDURO EN 2.35''



Pour cette catégorie, nous avons choisi le Hutchinson Toro Enduro en 2.35'', un pneu différent du Toro XC même s'il utilise les mêmes crampons de forme carrée. Par contre, sur ce modèle Enduro, les pavés sont plus espacés et offrent plus de polyvalence en terrain meuble. C'est vraiment un pneu typé motocross. Bien sûr, la carcasse enduro est plus solide que celle du XC et associée au beau ballon de ce pneu, elle nous a permis de rouler à des pressions assez basses pour conserver le minimum vital de confort, avec 1.6 bar devant et 1.7 derrière. Ces pneus disposent également d'une gomme plus dure sur la bande roulement que sur les crampons latéraux afin d'offrir un compromis parfait entre rendement et accroche, idéal pour la pratique de l'enduro et pas seulement du hardtail. Ces pneus nous ont permis d'exploiter pleinement les bikes de la catégorie, tant leur comportement sur le terrain est enthousiasmant.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Modèle AV et AR	Dimensions	Pression	Poids
Hutchinson Toro	29x2.35	1,6/1,7 bar	1,2 kg

Modèle AV et AR	Dimensions	Pression	Poids
Hutchinson Toro	27.5x2.35	1,6/1,7 bar	1,1 kg

WARNING ! Le poids s'entend sans pédales et avec les pneus choisis pour la catégorie. Tous les curseurs sont comparables uniquement dans la même catégorie.

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

DÉBAT. 160 MM

27,5”

1899 € 13 ,65 KG SANS PÉDALES

POSITION
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L’ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
FRANCHISSEMENTS
COMPORTEMENT AU FREINAGEE
COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
PRÉCISION
ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

COMMENCAL META HT RACE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN BIKE ABORDABLE MAIS BIEN ÉQUIPÉ AVEC UN BON POTENTIEL EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 5 ans / **CADRE :** Aluminium 6061 T3 / **FOURCHE :** ROCK SHOX PIKE RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 13,65 kg / **Potence :** ALPHA / **Guidon :** ALPHA / **Selle :** ALPHA / **Tige de selle :** ALPHA / **Freins :** SRAM DB5 200/180 / **Moyeux :** ALPHA / **Jantes :** ALPHA / **Cassette :** SRAM 11-42 / **Pneus d’origine :** MAXXIS Minion DHR II 27.5x2.30 / **Dérailleur AR. :** SRAM X9 / **Commandes :** SRAM X7 / **Pédalier :** ALPHA / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1125 mm / **Longueur des bases :** 430 mm / **Hauteur boîtier :** 313 mm / **Angle tube direction :** 65,5° / **Angle tube de selle :** 72,5° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 105 mm / **Hauteur du cintre :** 1050 mm



Position, compromis maniabilité/stabilité, précision, gros freins.



Confort, rendement perfectible.

Le Meta HT est le plus gros des hardtails andorrans avec sa fourche de 160 mm de débattement. Le Race testé ici est le mieux équipé des modèles en aluminium, mais le plus haut de gamme dispose d’un superbe cadre en acier chromo triple butted. Au niveau de la conception, Commençal a opté pour un sloping très prononcé et des haubans qui passent de part et d’autre du tube de selle pour se souder sur le tube supérieur. Le montage est sérieux avec une fourche Rock Shox Pike, une transmission en 1x10, des disques en 200 mm devant et 180 mm derrière et une tige de selle télescopique à commande au guidon. Un vrai montage d’enduro, bravo !

POSITION : TOP > On est absolument fan du guidon Alpha de Commençal. Ce cintre bien relevé, large (800 mm), et merveilleusement galbé est un régal entre les mains. Il est monté sur une potence de 50 mm parfaite. Le Meta HT est assez haut de l’avant, appréciable sur un semi-rigide mais ici il ne faudra tout de même pas hésiter à ôter pas mal d’entretoise sous la potence. Le tube de selle est assez redressé et offre un excellent confort de pédalage. Tout est parfait !

VIRAGES SERRÉS : TOP > Ce Meta HT est vif et maniable dans le sinueux, un régal le long des talwegs. Il est précis et offre une bonne adhérence qui permet d’attaquer sereinement. On l’a également trouvé très à l’aise dans les épingles raides, rassurant aussi grâce à sa super position et à son angle de chasse particulièrement ouvert.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L’ANGLE : TOP > Comme pour tous les hardtails, l’adhérence de l’arrière tempère les ardeurs, mais ce Commençal fait partie des plus efficaces de la catégorie dans ce registre. C’est un bike qui aime la vitesse et qui s’inscrit à merveille en grandes courbes. L’excellente position permet de bien charger l’avant qui offre un grip impeccable et le bike tient assez bien sur ses appuis.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > A haute vitesse, le Commençal est un modèle de stabilité. Le super poste de pilotage et l’angle de chasse bien couché sont un cocktail parfait pour se lâcher au jeu de qui fera la meilleure Vmax ! En revanche, il pèche un peu côté confort car si la fourche encaisse tout en épargnant les bras du pilote, ce n’est pas le cas de l’arrière qui tape vraiment dur. Le Meta HT est vraiment super rigide de l’arrière.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Avec une telle position et une telle géométrie, difficile de se trouver des excuses pour ne pas se lancer dans les passages les plus raides. Le bike s’y montre ultra facile et ultra tolérant, un régal.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Avec ce Commençal, on peut vraiment planter de bons gros freinages. La puissance apportée par le disque de 200 mm est un régal, tout comme la stabilité et le grip de l’avant. Le seul bémol vient de l’adhérence de l’arrière sur les freinages détruits : ça tape dur, ça rebondit beaucoup et la belle puissance du disque de 180 mm derrière n’apporte finalement pas un gros plus.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : BON > La force du Meta HT dans ce domaine est son excellente aptitude à passer en terrain technique. Il ne cabre pas trop, se montre super maniable pour se faufiler dans les épingles fermées en bosse et motrice bien. En prime, avec son plateau de taille raisonnable, il permet de passer (presque) partout. En revanche, il marque le pas côté rendement par manque de nervosité et n’incite pas vraiment à attaquer. A son guidon, on préfère prendre son temps dans le roulant et s’appliquer dans le technique pour le plaisir de franchir et de piloter.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON

C’est son extrême rigidité qui lui coûte le top ici, car elle le rend trop physique en terrain difficile. Dommage car ce vélo fait preuve d’une grande facilité de prise en main, la position et la géométrie super réussies lui apportant un excellent comportement dynamique tout en restant facile.

EN CONCLUSION

Le Meta HT Race est un bike particulièrement fun à piloter en descente et seul le confort spartiate limite le potentiel du bike car pour le reste il est plein de qualités. C’est un vélo très stable qui reste vif et joueur et son équipement à la hauteur permet d’affronter des parcours déjà bien difficiles sans trop se brider. Ce n’est qu’au niveau du rendement que l’on reste sur notre faim mais comme le Meta HT est efficace dans les montées techniques, il reste sympa à exploiter.

DÉBAT. 120 MM

27,5"

2099 € 13,55 KG SANS PÉDALES

HUTCHINSON

PARTENAIRE PNEUS HUTCHINSON

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

FRANCHISSEMENTS

COMPORTEMENT AU FREINAGEE

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE

PRÉCISION

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN HARDTAIL FUN ET EFFICACE EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie / **CADRE :** CrMo Reynolds 520 / **FOURCHE :** FOX 34 Float FIT4 Préc./Dét./3 modes. / **Débattement :** 120 mm / **Poids constructeur :** 13,55 kg / **Potence :** KONA / **Guidon :** KONA / **Selle :** KS / **Tige de selle :** KONA / **Freins :** SHIMANO SLX 180/160 / **Moyeux :** JOYTECH / **Jantes :** WTB ST i23 TCS / **Cassette :** SHIMANO 11-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Tomahawk 27.5x2.3 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** SHIMANO SLX / **Tailles dispo. :** 15''/17''/19''/21'' / **Taille :** 42 / **Empattement :** 1135 mm / **Longueur des bases :** 425 mm / **Hauteur boîtier :** 312 mm / **Angle tube direction :** 67° / **Angle tube de selle :** 73° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du cintre :** 1020 mm



+

Maniabilité, stabilité, ludique, confort honnête pour un hardtail.

–

Rendement, pas de tige de selle télescopique.

KONA EXPLOSIF

L'Explosif est conçu à partir de beaux tubes Reynolds 520, issus de l'un des grands spécialistes du tube acier. Kona a pris soin de ne pas opter pour des tubes de grosse section afin que le cadre profite d'un meilleur confort. D'autre part, les pattes de roues sont réglables et permettent de régler la longueur des bases ou de rouler en single-speed. Au niveau du montage, l'Explosif monte en gamme par rapport à l'an dernier et voit son équipement progresser : une fourche Fox 34 remplace très avantageusement la Recon de l'an passé et la transmission passe en 1x11 vitesses en piochant davantage dans le groupe XT. Le tout pour une hausse de prix raisonnable.

POSITION : TRÈS BON > Cette année, le guidon s'élargit (760 mm) mais ne fait toujours pas l'unanimité au niveau du galbe, dommage. La potence est relativement courte (65 mm) mais une 50 mm suffirait amplement, voire même 45 mm comme en sont équipés les Process, qui offrent quant à eux une excellente position. Sinon, le tube de selle assez droit apporte un bon confort au pédalage en montée, le compromis est réussi.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Dans le passage le plus lent et le plus sinueux du parcours, l'Explosif s'est montré vraiment royal. Il est très maniable, très précis et surtout très facile, permettant de faire des changements de cap rapides et tranchants (avec en prime une bonne adhérence). Il reste au top dans les épingles, dans lesquelles il pivote sans traîner.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > A ce jeu, le gain en précision et en adhérence apporté par la fourche est net. Et comme par ailleurs on garde la bonne tolérance relevée l'an passé, le niveau de performance monte d'un ton. Attention, ça reste un semi-rigide avec un grip de l'arrière pointu à gérer, mais pour la catégorie, on peut qualifier le Kona de tolérant. Il est facile à placer sur l'angle, la fourche plaque la roue avant au sol et le rythme de passage peut s'avérer assez soutenu.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Encore un domaine où la fourche apporte un gros plus. La Recon s'essoufflait beaucoup trop vite et calmait très (trop) rapidement les excès de bonne humeur. Cette fois, la fourche fait très bien son job en apportant un confort appréciable, notamment sur les gros impacts où elle se montre sans sans jamais talonner violemment. Evidemment, l'arrière suit en tapant pas mal mais le bike reste à peu près en ligne et on ne se fait pas peur. La stabilité est au rendez-vous (sans atteindre le niveau affiché par les meilleurs) et niveau confort, c'est plutôt pas mal pour un non suspendu !

FRANCHISSEMENTS : TRÈS BON > L'an dernier, on avait été gênés par une fourche qui plongeait un peu trop. On pensait pouvoir passer à top avec cette nouvelle fourche mais on n'y est pas encore. Certes, cette dernière permet de conserver une meilleure assiette au bike, mais il faudrait encore un peu plus d'angle de chasse pour être plus à l'aise dans les parties très raides.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Ici aussi la fourche de l'an dernier limitait les ardeurs mais cette année, avec plus de soutien hydraulique, on peut davantage appuyer les freinages… et là ce sont les freins qui défaillent ! Ils manquent de watts, il faut un peu trop tirer sur les leviers, bref, on aurait préféré voir un disque en 180 mm de diamètre. Dans cette configuration, l'Explosif aurait décroché la timbale car il est déjà efficace au freinage pour la catégorie.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : BON > En montée, c'est surtout dans les passages techniques que l'on s'amuse avec le Kona, où sa super maniabilité fait un carton. On se faufile facilement dans les épingles, même les plus serrées. En termes de rendement pur, on reste par contre sur notre faim car le bike manque toujours de nervosité.

PRÉCISION : TRÈS BON

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Dans ce registre on n'est pas loin du top. Il lui manque juste un peu d'angle de direction pour être plus facile dans les passages raides.

EN CONCLUSION

Pour 2016, le Kona Explosif progresse sensiblement grâce notamment à un équipement plus en phase avec le potentiel du cadre. Et cerise sur le gâteau, l'augmentation de prix est très raisonnable pour un gros gain sur le terrain. Sinon, c'est un vélo qui reste maniable et ludique, tout en étant stable et efficace quand la vitesse augmente en descente. En montée, le rendement n'est pas exceptionnel mais l'Explosif tire son épingle du jeu en montée technique, le plaisir de piloter reste présent.

DÉBAT. 150 MM

27,5”

639 *€ 13,40 KG SANS PÉDALES

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

FRANCHISSEMENTS

COMPORTEMENT AU FREINAGEE

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE

PRÉCISION

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

PRODUCTION PRIVEE SHAN 27 917 LIMITED EDITION

POUR QUI ?

POUR DES RIDEURS SOLIDES QUI CHERCHENT UN HARDTAIL TRÈS PERFORMANT POUR DÉFIER LEURS POTES EN TOUT SUSPENDU.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** CrMo 4130 T3 / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RCT3 Prèc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement :** 150 mm / **Poids constructeur :** 13,40 kg / **Potence :** PRODUCTION PRIVEE / **Guidon :** PRODUCTION PRIVEE / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** WTB / **Freins :** SHIMANO XT 180/180 / **Moyeux :** SPANK / **Jantes :** SPANK Oozy Trail 295 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS High Roller II 27.5x2.35 / **Dérailleur AR. :** SRAM X1 / **Commandes :** SRAM X1 / **Pédalier :** SRAM X1 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1125 mm / **Longueur des bases :** 428 mm / **Hauteur boîtier :** 313 mm / **Angle tube direction :** 65° / **Angle tube de selle :** 72,5° / **Tube supérieur :** 570 mm / **Longueur tube direction :** 105 mm / **Hauteur du centre :** 1030 mm



Compromis maniabilité/stabilité, efficacité, précision, finition très léchée.



Guidon un peu trop étroit, confort.

Pour 2016, Production Privée propose pour la première fois le Shan en version complète, avec un très bon montage de surcroît : fourche Rock Shox Pike en 150 mm, poste de pilotage maison, transmission Sram X1, roues Spank, tige de selle télescopique de série, c'est vraiment parfait pour le programme. Il est livré dans de beaux coloris inspirés de la Porsche 917 de Steve McQueen dans le film Le Mans, magnifique. Attention, c'est une série limitée à 500 exemplaires. Le Shan dispose d'un cadre doté de tubes en Chromo 4130 Double-Butted traités thermiquement, mais dans le but de gagner en confort, les haubans ne sont pas traités (afin de leur laisser davantage d'élasticité). Dans le même esprit, les bases et haubans voient leur section aplatie au niveau de leur partie centrale, ce qui apporte un peu plus de souplesse verticale tout en rigidifiant un maximum en latéral.

POSITION : TRÈS BON > Le guidon du Shan manque un peu de largeur (740 mm) pour passer à top. Pour le reste, c'est tout bon avec une potence courte (55 mm) qui colle parfaitement au programme. La position de pédalage n'est pas négligée, on est confortablement installé même pour de longues montées raides. Un très bon compromis.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Shan est particulièrement agile dans les portions très sinueuses. Il est vif, maniable et offre de bons changements d'angle qui permettent un pilotage incisif des plus agréables. Même topo dans les épingles raides et très fermées où l'on passe sans frémir tout en gardant un excellent rythme.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Bien qu'il soit en acier, le Shan reste extrêmement rigide, latéralement notamment, ce qui le rend assez exigeant dans cet exercice face à certains de ses rivaux. Il se place bien sur l'angle et dispose d'un excellent grip de l'avant mais réagit assez rudement au terrain si des petits pièges jalonnent la trajectoire. C'est un vélo qui demande de la poigne et une bonne technique de pilotage. Adeptes du cruising et de longues courbes douces et propres, passez votre chemin.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Le Shan est toujours aussi stable et permet donc de prendre un maximum de vitesse sans se mettre « terreur ». Néanmoins, son confort n'est pas au niveau de celui des meilleurs, c'est une petite boule de nerfs qui retransmet intégralement le terrain à son pilote, malgré les efforts de conception sur ce point. A sa décharge, ce phénomène est sûrement plus frappant chez lui car la fourche dotée d'un bon débattement encaisse parfaitement et les écarts avec l'arrière sont plus marqués que chez la concurrence. Il n'en reste pas moins qu'il faut être gaillard pour rouler vite longtemps à son guidon !

FRANCHISSEMENTS : TOP > La combinaison d'une bonne fourche et d'une géométrie bien étudiée permet au Shan d'être très efficace dans les portions très raides et techniques.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Au freinage, le Shan se comporte très bien grâce à une fourche qui lit parfaitement le terrain et à une stabilité rarement mise à mal. Seulement, l'arrière a tendance à pas mal rebondir, du fait également d'assez gros transferts de masse liés au débattement conséquent de la fourche.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON
C'est surtout la super nervosité du Shan qui a emballé les testeurs, il est vraiment super efficace en relance. C'est un bike vif et nerveux, agile dans le technique et dont le braquet bien choisi associé à une bonne motricité le rend hyper efficace dans les montées techniques. Il cabre assez peu par ailleurs. En revanche, ça se gâte en montée cassante en termes d'efficacité : impossible de pédaler rond tant le bike brasse le pilote, ce qui l'empêche de rivaliser avec les meilleurs face au chrono.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : BON
Son confort perfectible et sa grande rigidité le rendent parfois délicat à exploiter.

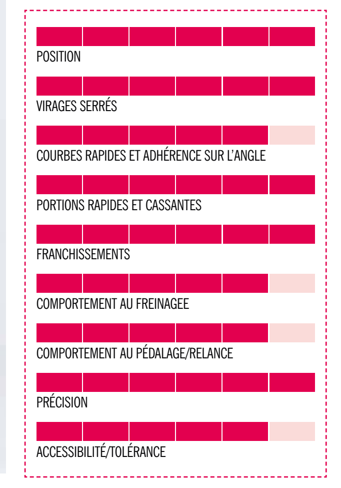
EN CONCLUSION

Le Shan est toujours aussi plaisant à piloter à défaut d'être réellement facile. Malgré son cadre en acier, il reste très rigide et très exigeant par rapport à ses principaux rivaux. C'est un bike de caractère, très efficace en descente grâce à une géométrie aboutie mais qui demande une bonne technique de pilotage, une certaine finesse. En montée, c'est un vélo nerveux doté d'un assez bon rendement tant que la montée n'est pas trop détruite.



*PRIX KIT CADRE

849 *€ 12,20 KG SANS PÉDALES



SANTA CRUZ CHAMELEON

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI CHERCHENT UN HARDTAIL TRÈS PERFORMANT À LA FOIS EN MONTÉE (PAS TROP CASSANTE) ET EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Prèc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 130 mm / **Poids constructeur :** 12,20 kg / **Potence :** RACE FACE / **Guidon :** RACE FACE / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** RACE FACE / **Freins :** SHIMANO Deore 180/180 / **Moyeux :** SRAM / **Jantes :** WTB ST i23 / **Cassette :** SHIMANO 11-36 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Ardent 27.5x2.25 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO SLX / **Pédalier :** SHIMANO Deore / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1095 mm / **Longueur des bases :** 418 mm / **Hauteur boîtier :** 323 mm / **Angle tube direction :** 66,5° / **Angle tube de selle :** 70° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 100 mm / **Hauteur du centre :** 1005 mm



Polyvalence montée/descente, homogénéité en descente, rendement.

—

Pas de tige de selle télescopique.

Le Chameleon revient cette année sans grosse modification, on retrouve un cadre en aluminium doté de beaux haubans en wishbone caractéristiques du Santa Cruz. Ses pattes de roue arrière sont changeables et on peut également le monter en single-speed. Notre vélo de test offre un montage sérieux, avec notamment l'excellente fourche Rock Shox Pike, un disque arrière qui passe en 180 mm (160 l'an dernier) mais en revanche il lui manque toujours une tige de selle télescopique pour compléter la panoplie du parfait enduriste. Par contre, c'est le poids plume de la catégorie, bien joué.

POSITION : TOP > Cette année, la potence raccourcit (60 mm) et le guidon s'élargit (780 mm) pour faire la part belle au pilotage en descente. C'est top d'autant que ça ne pénalise absolument pas la position pour pédaler. Le tube de selle est assez droit et offre un bon confort en bosse, le compromis est parfaitement réussi.

VIRAGES SERRÉS : TOP > En ce qui concerne la maniabilité, le Santa Cruz se hisse au niveau des références de la catégorie. C'est un vélo qui pivote super bien dans les virages serrés, qui est super précis et se montre également très vif dans les enfilades rapides de petits virages où ses changements d'angle hyper incisifs font mouche. A ce jeu, ses bases très courtes et son boîtier de pédalier bas sont de sérieux atouts.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > En grandes courbes, la fourche colle parfaitement la roue au sol pour un guidage très précis, mais l'arrière n'est pas autant collé au terrain que celui des meilleurs. Le Chameleon se révèle un poil plus technique à piloter, chose qui nous avait moins marqués sur la taille L testée l'an dernier. La compacité du taille M doit certainement le rendre encore un peu plus rigide et donc un poil plus exigeant. D'autre part, la petite perte d'empattement ne joue pas pour lui dans ce registre. Néanmoins, il y a déjà de quoi s'amuser car la prestation offerte reste très bonne !

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Le confort offert par le Chameleon est très honorable et bien qu'assez rigide, ce vélo ne brasse pas tant que ça. L'avant marche super bien et épargne bien les bras du pilote. Par ailleurs, les 130 mm de débattement suffisent et ne génèrent pas de grosses variations d'assiette, rendant le bike stable. On peut se lâcher sans se faire peur.

FRANCHISSEMENTS : TRÈS BON > Pour se lancer dans des passages hyper raides, on peut s'appuyer sur le très bon comportement de la fourche. Elle ne plonge pas excessivement et son débattement raisonnable limite les trop grandes variations d'assiette synonymes de déséquilibre. En effet, seul l'avant descend sur un hardtail, là où la suspension arrière d'un tout suspendu va s'affaisser également rééquilibrant la perte d'angle de chasse. Néanmoins, il n'est pas aussi rassurant que les meilleurs et semble moins bien calé sur ses deux roues.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Au freinage, le Chameleon est stable et plutôt confortable, même quand la zone de freinage n'est pas propre. Bien sûr, en bon hardtail il rebondit un peu, mais pas plus que la moyenne. On trouve mieux au niveau du grip, mais le Chameleon permet déjà de bien appuyer ses freinages.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Le Santa Cruz bénéficie d'un super rendement, l'un des meilleurs de la catégorie. D'autre part, il est très maniable dans les montées techniques, très nerveux et donc parfois un poil technique à gérer. Il faut s'appliquer pour gérer la motricité dans les parties les plus raides mais grâce au montage en double plateau, ça se gère pas mal avec un peu de métier. Dans les montées cassantes, il perd un peu en efficacité face aux meilleurs car il bute davantage, ce qui lui coûte le top.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Le compromis maniabilité/stabilité et le confort du Chameleon en font un vélo très facile à prendre en main et d'une bonne tolérance pour la catégorie. Seule sa fougue en montée et sa facilité perfectible dans les passages les plus raides lui coûtent le top ici.

EN CONCLUSION

Ce Santa Cruz Chameleon a vraiment de quoi réconcilier les rideurs les plus réfractaires au hardtail avec cette catégorie ! Il n'est pas (si) inconfortable (on parle quand même d'un semi rigide…) et sa géométrie réussie lui offre un compromis maniabilité/stabilité excellent tout en lui conférant efficacité et ludisme sur les trails techniques. Ajoutez à cela un rendement impeccable et vous obtenez l'un des meilleurs vélos de la catégorie, d'une polyvalence extra et une efficacité qui l'est tout autant.

DÉBAT. 140 MM

29''

499 *€

14,45 KG
SANS PÉDALES

POSITION	
VIRAGES SERRÉS	
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE	
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES	
FRANCHISSEMENTS	
COMPORTEMENT AU FREINAGEE	
COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE	
PRÉCISION	
ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE	

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI RECHERCHENT UN HARDTAIL TRÈS POLYVALENT CAPABLE D'AFFRONTER DES TERRAINS ENGAGÉS.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** CrMo 4130 DB / **FOURCHE :** SR SUNTOUR Aion Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 140 mm / **Poids constructeur :** 14,45 kg / **Potence :** XLC / **Guidon :** FUNN Flat Out / **Selle :** XLC / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** AVID DB3 180/180 / **Moyeux :** AIVEE / **Jantes :** ASTERION 29'' / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** HUTCHINSON Toro 29x2.35 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX / **Commandes :** SRAM GX / **Pédalier :** SRAM / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1145 mm / **Longueur des bases :** 440 mm / **Hauteur boîtier :** 323 mm / **Angle tube direction :** 67° / **Angle tube de selle :** 71° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 103 mm / **Hauteur du centre :** 1040 mm



Position, confort (pour la catégorie), efficacité en descente, ludique, polyvalence montée/descente,



Poids.

SOBRE UPGRADE

Après le Cash l'an passé, c'est au tour de l'Upgrade de se frotter au Spécial Test pour Sobre. C'est un modèle d'enduro/all-mountain en chromo 4130 prévu pour des roues de 29''. Petite particularité non négligeable sur de l'acier, Sobre traite les tubes de ses cadres contre la corrosion en interne et en externe, un vrai gage de longévité. On apprécie au passage les belles pattes de roue arrière en alu usinées et rapportées. Au niveau du montage, on trouve une fourche Suntour Aion en 140 mm de débattement, une transmission en mono plateau et une tige de selle télescopique Rock Shox. L'équipement est bien complet mais l'Upgrade accuse un peu le coup sur la balance.

POSITION : TOP > Le Sobre est un bike assez haut de l'avant, un avantage en hardtail car seul l'avant descend quand la suspension travaille. C'est particulièrement confortable et ça ne gêne pas du tout au pédalage. Il est équipé d'une potence assez courte (65 mm) et d'un cintre suffisamment large (750 mm) pour être à l'aise en descente.

VIRAGES SERRÉS : TOP > L'an passé, le Cash nous avait un peu laissés sur notre faim en termes de vivacité dans le très sinueux. Qui eut cru qu'il se ferait damer le pion par un 29'' dans ce registre ? Eh bien c'est pourtant le cas, l'Upgrade se montre bien plus fun dans les successions rapides de virolos. Avec le boîtier de pédalier bien plus bas que les axes de roues, la bascule d'un angle à l'autre se fait super rapidement et comme l'accroche sur l'angle est nickel on s'y jette gaiement. Même combat dans les épingles raides et engagées, c'est juste parfait !

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Encore un domaine où l'Upgrade enterre le Cash. Ici aussi les roues de 29'' apportent beaucoup, au niveau du nombre de crampons en prise, mais aussi par le fait d'amener le placement du boîtier de pédalier plus bas que l'axe de roues. On peut appuyer plus fort en courbe et sur un hardtail ça fait une belle différence ! Enfin, la fourche offre une excellente adhérence, bien meilleure que celle de la Revelation montée sur le Cash, ce qui permet aussi de lâcher davantage.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > A haute vitesse, l'Upgrade est le plus sécurisant des hardtails testés cette année, il est hyper stable, très sain et très tolérant pour la catégorie. Il perd moins de vitesse que les autres dans les zones cassantes où ses grandes roues filtrent mieux le terrain. Notez qu'il est bien servi dans ce registre par nos pneus de test Hutchinson au ballon bien conséquent en 29'', qui apportent également leur lot de confort. La fourche joue son rôle en étant performante sur les gros impacts, on ne ressent jamais de talonnage violent dans les poignets, ce qui permet de souder jusqu'en bas !

FRANCHISSEMENTS : TOP > Cette année, entre la fourche qui ne plonge pas, le poste de pilotage haut et le boîtier de pédalier bien bas, le Sobre a tous les arguments pour s'engager sereinement dans les passages les plus raides.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Le Sobre est probablement le bike dont la roue arrière rebondit le moins de la catégorie quand la zone de freinage est mauvaise. La fourche ne plonge pas et les freins assurent en termes de puissance et d'endurance. Impeccable.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > L'Upgrade est agréable en montée grâce notamment à un développement bien choisi qui le rend facile à emmener. Dans les passages techniques, on peut se reposer sur l'excellente motricité du bike pour temporiser et porter l'accélération au bon moment. Ce n'est pas le plus nerveux de la bande mais il est super docile, maniable et ne cabre pas dans le raide. Niveau rendement, malgré un petit embonpoint, il reste assez efficace car c'est celui qui bute le moins en montée cassante.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Le bon confort du général du Sobre, sa bonne position, sa facilité et sa stabilité en font un bike hyper accessible et plutôt tolérant pour la catégorie. Ça reste un hardtail usant à piloter par définition mais pour la catégorie il s'en sort super bien sur ce point.

EN CONCLUSION

Les testeurs ont nettement préféré le comportement de l'Upgrade que celui du Cash testé l'an dernier. Le vélo est plus efficace en montée comme en descente, plus facile également, tout en restant au moins aussi fun à piloter. C'est l'un des hardtails favoris des testeurs. Son comportement est plus typé enduro et il sera plus à l'aise sur des terrains très techniques mais sans rendre vraiment de terrain en montée. Le 29'' est un excellent choix dans la catégorie, apportant un surplus de confort de de facilité très appréciable.

© Nico Joly

BIG BIKE TEST 16

GEOMETRIE

ENDURO HARDTAIL

VOICI UN TABLEAU RÉCAPITULATIF POUR QU'IL VOUS SOIT PLUS FACILE DE COMPARER LES DONNÉES GÉOMÉTRIQUES DES VÉLOS D'UNE MÊME CATÉGORIE SANS AVOIR À PARCOURIR LES PAGES DU MAGAZINE POUR LE FAIRE.



	EMPATTEMENT	LONGUEUR DES BASES	HAUTEUR BOÎTIER	ANGLE DE CHASSE	ANGLE DE SELLE	TOP TUBE	HAUTEUR COLONNE	DÉBATTEMENT	POIDS	HAUTEUR DU GUIDON
COMMENCAL META HT RACE	1125 mm	430mm	313 mm	65,5°	72,5°	580 mm	105 mm	160 mm	13 ,65 kg	1050 mm
PRODUCTION PRIVEE SHAN 27 917 LIMITED EDITION	1125 mm	430mm	313 mm	65°	72,5°	570 mm	105 mm	150 mm	13,40 kg	1030 mm
KONA EXPLOSIF	1135 mm	430mm	312 mm	67°	73°	600 mm	110 mm	120 mm	13,55 kg	1020 mm
SANTA CRUZ CHAMELEON	1095 mm	430mm	323 mm	66,5°	70°	580 mm	100 mm	130 mm	12,20 kg	1005 mm
SOBRE UPGRADE	1145 mm	430mm	323 mm	67°	71°	600 mm	103 mm	140 mm	14,45 kg	1040 mm


© Nico Joly



ENDURO

CETTE CATÉGORIE A MIS DU TEMPS À S'HOMOGÉNÉISER ET L'ON A LONGTEMPS EU DES VÉLOS ASSEZ DISPARATES, LES LIMITES DU PROGRAMME N'ÉTANT PAS TRÈS CLAIRES AUX YEUX DES FABRICANTS COMME DES UTILISATEURS.

Avec l'avènement des compétitions d'enduro, les produits se sont spécialisés, radicalisés même, pour correspondre avant tout aux exigences de ces compétiteurs. Sur ces courses, on trouve beaucoup de descentes (au moins 80 % du temps), mais il n'en reste pas moins que les vélos doivent permettre d'excellentes relances ainsi que de grosses perfs au pédalage pour ne pas perdre de précieuses secondes à la première bosse rencontrée sur le parcours. C'est dans cette optique que nous réalisons nos tests, mais nous sommes conscients qu'il y a beaucoup d'utilisateurs qui se servent de ces vélos pour se balader en montagne, et nous ne sommes pas les derniers à le faire. Nous en tenons donc compte et nos critères sont également valables pour la randonnée, notamment en termes de facilité et de tolérance. La grande majorité des rideurs veut désormais des roues en 27.5", mais on peut trouver quelques 29". Au niveau du débattement, la tendance générale pour ces bikes se situe autour des 150/160 mm et on note de gros progrès au niveau du poids ces dernières années. Aujourd'hui, un enduro qui passe les 14 kg (avec de vrais pneus, s'entend) est considéré comme lourd. Dans ce souci, on ne trouve que des suspensions à air et pour améliorer les performances en descente, on trouve des postes de pilotage mieux aménagés, avec des potences plus courtes et des cintres plus larges. Les suspensions à air sont légion, les potences raccourcissent et les guidons s'élargissent. Ce qui n'est évidemment pas pour nous déplaire, c'était et c'est toujours l'une de nos revendications pour la discipline. La transmission en monoplateau s'impose, très bien en usage plus typé race pour le poids et la simplicité, mais attention à la polyvalence en rando ! Enfin, la tige de selle télescopique est incontournable.

CONDITIONS DU TEST

Tous les bikes sont testés avec les mêmes pneus gonflés à la même pression sauf pour les 650B+, faute de disponibilité du pneu choisi dans cette taille. Le parcours de test commence par une montée technique avec des petites épingles exigeantes en termes de maniabilité et de motricité, où l'on trouve beaucoup de racines. Au sommet, on trouve un plongeon de 800 mètres de dénivelé négatif sur un magnifique single en forêt. Une première partie rapide et cassante truffée de racines nous mène dans une section très lente et très sinueuse en dévers où la maniabilité et l'adhérence des vélos étaient vraiment mises à mal. À la sortie de ce tronçon, la vitesse augmentait à nouveau avec de belles lignes droites à flanc de montagne entrecoupées de belles épingles bien serrées. Puis les lignes droites disparaissent lorsque le single ne fait plus que jouer avec les talwegs qu'il traverse. Idéal pour jauger de la vivacité des vélos sur les changements d'angle ainsi que du grip sur l'angle. Cette portion envoie sur une dalle bien raide avec un virage hyper serré au pied, permettant d'enquiller sur une dernière portion à nouveau très rapide. Dans cette partie, un pif-paf autour d'un talus pouvait s'éviter en sautant par-dessus le talus. Facultatif suivant le niveau et l'engagement du pilote, mais beaucoup ne s'en sont pas privés, même si l'on sortait un peu du programme. Enfin, une dernière zone de virolos mène à l'arrivée du trail, un parcours exigeant à même de mettre en difficulté les meilleurs bikes de la production actuelle. Chaque vélo a fait jusqu'à six fois le parcours.

CONTINENTAL BARON PROJEKT EN 2.4"



Pour cette catégorie, nous avons choisi le nouveau Continental Baron Projekt en 2.4'', un pneu développé avec l'aide des pilotes d'enduro de la marque allemande. Son profil est dérivé du Baron de DH avec des pavés carrés légèrement inclinés sur la bande de roulement pour favoriser le rendement. Les crampons sont plus espacés laissant une belle polyvalence en terrain meuble et sont plus bas pour offrir un meilleur rendement. C'est un pneu qui dispose à la fois d'une adhérence au top et d'une résistance aux crevaisons sans faille. Le Baron Projekt assurait un excellent grip dans la terre grasse tout en conservant une sécurité maximale sur les dalles calcaires et les racines. À l'arrière, il conférait également une adhérence parfaite au freinage et sur l'angle, de quoi nous permettre de repousser les limites des vélos. Côté pression, nous avons roulé à 1.6 bar à l'avant et 1.8 bar à l'arrière.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Modèle AV et AV	Dimensions	Pression	Poids
Continental Baron Projekt	29x2.40	1,6/1,8 bar	1 kg

Modèle AV et AR	Dimensions	Pression	Poids
Continental Baron Projekt	27.5x2.40	1,6/1,8 bar	0,950 kg

WARNING ! Le poids s'entend sans pédales et avec les pneus choisis pour la catégorie. Tous les curseurs sont comparables uniquement dans la même catégorie.

DÉBAT. 155 MM

DÉBAT. 160 MM

27,5"

*PRIX KIT CADRE

2490 *€

13,90 KG
SANS PÉDALES

POSITION
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
FRANCHISSEMENTS
COMPORTEMENT AU FREINAGE
COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
PRÉCISION
ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

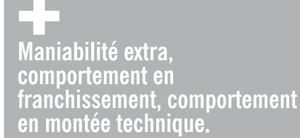
ACEWITT JOKER E 297

POUR QUI ?

POUR LES ENDURISTES QUI AIMENT LES PARCOURS TECHNIQUES, MAIS PAS TROP CASSANTS EN MONTAGNE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch Plus RC3 Prèc./Dét./Comp. **Longueur :** 215 mm / **Course :** 60 mm / **Débattement AR. :** 155 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 13,90 kg / **Potence :** SYNTACE / **Guidon :** GRAVITY / **Selle :** ITALIA / **Tige de selle :** KS Lev / **Freins :** SHIMANO XTR 200/180 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** JPRACING EC30 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS High Roller II 27.5x2.40 / Ardent 27.5x2.35 / **Dérailleur AR. :** SRAM XX1 / **Commandes :** SRAM XX1 / **Pédalier :** RACE FACE Next SL / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1130 mm / **Longueur des bases :** 410 mm / **Hauteur boîtier :** 357 mm / **Angle tube direction :** 66,5° / **Angle tube de selle :** 69° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 105 mm / **Hauteur du centre :** 1060 mm



Maniabilité extra, comportement en franchissement, comportement en montée technique.

–

Confort dans le très cassant, rendement perfectible.

L'Acewitt revient dans la catégorie enduro, mais avec une monte 100 % en 27.5" et non plus un mix 29"/27.5" avant/arrière. Le cadre utilise une cinématique de suspension à boîtier de pédalier unifié avec ensemble biellette/basculeur, c'est-à-dire que le boîtier est placé sur le bras oscillant et non sur le cadre. L'avantage de cette conception est de pouvoir utiliser un point de pivot hyper haut (avec la trajectoire de roue arrière qui va avec, c'est-à-dire plus tangentielle à l'impact) sans générer de kick-back. D'autre part, avec le pédalier situé sur le bras, la chaîne n'a aucune action sur la suspension ce qui garantit une excellente restitution d'énergie. Néanmoins, il n'y a pas que des avantages, la distance selle/pédalier est variable en action et dans les faits, on a les pieds posés sur une partie non suspendue du bike.

POSITION : TRÈS BON > Dans cette version, la position de l'Acewitt est différente : le bike paraît moins compact, la roue avant de 27.5" descend un peu le poste de pilotage et on a la sensation d'être moins à l'étroit pour pédaler. On gagne donc en polyvalence même si le Joker reste un bike assez court. Sinon, la potence courte (45 mm) et le cintre large (785 mm) offrent un poste de pilotage agréable en descente.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le bike s'est montré d'une facilité déconcertante dans la partie la plus lente et la plus sinueuse du parcours : il est très précis, agile, facile et change d'angle en un clin d'œil. Ce bike vire dans un mouchoir et se joue facilement des épingles très fermées en dégageant un gros sentiment de sécurité.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : BON > Si le Joker est un régal dans les portions ultras sinueuses, il est un peu moins à l'aise dans les courbes très rapides, surtout si les appuis viennent à manquer. Il n'est pas aussi bien calé sur ses appuis que les meilleurs et si l'avant tient plutôt bien le pavé, on ne peut pas en dire autant de l'arrière qui part un peu trop tôt en dérive à notre goût. C'est fun, mais pas assez efficace pour tomber des temps.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : BON > Le Joker offre une bonne stabilité à haute vitesse, il taille droit et reste sain en toute circonstance, mais c'est toujours le confort qui pèche. Tant que le terrain n'est pas trop détruit, on est serein, mais dès que ça devient très cassant les cuisses du rideur sont mises à rude épreuve. Le terrain n'est pas hyper bien filtré et le bike devient particulièrement physique à piloter. Par contre, les gros impacts sont toujours aussi incroyablement bien encaissés avec quasiment le comportement d'un bon bike de freeride en réception de saut. On s'est mis particulièrement long sur un saut facultatif en bas du parcours et l'Acewitt n'a pas moufté ! Gaillard et rassurant en réception.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Pas de problème dans ce domaine, le vélo s'est notamment montré super facile pour virer en bas d'une dalle bien raide.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : CORRECT > C'est la phase dans laquelle l'Acewitt se montre le plus exigeant, car il est hyper physique à tenir. Il faut dire qu'en position de freinage les jambes se tendent et viennent à l'encontre du mouvement naturel du bras oscillant, ce qui a sûrement tendance à verrouiller la suspension.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : BON > En termes de rendement pur, on trouve bien plus véloce que l'Acewitt. Néanmoins, ce bike demeure très efficace en montée technique, notamment grâce à une maniabilité exemplaire dans les épingles. C'est certainement le bike capable de virer le plus court dans cette catégorie, bien aidé en cela par ses bases ultras courtes. Sa facilité à tourner compense en partie sa légère carence de rendement lorsque la montée est délicate. D'autre part, sa suspension bien isolée des effets du pédalage lui permet d'être nerveux quand il faut donner le coup de pédale salvateur pour se sortir d'un passage technique.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > C'est son côté plus physique que la moyenne qui lui coûte le top.

EN CONCLUSION

Dans cette version, l'Acewitt est plus facile à appréhender, plus naturel à piloter, avec deux roues qui réagissent de la même façon au niveau de l'adhérence. La position est également plus équilibrée, autant de paramètres qui améliorent le comportement dynamique du bike. C'est un enduro performant auquel il ne manque qu'un peu de rendement et surtout plus de confort pour pouvoir venir se frotter aux références, un vélo très joueur et maniable, mais qui est un poil délicat en terrain exigeant.

▸ VINCENT TUPIN

NO SHORTCUTS*

Il ne s'agit pas seulement de ce que tu vois le jour où tu dois être au top de ta forme, il s'agit d'être suffisamment passionné pour passer des années à vivre ces moments à rouler dans la boue pour en arriver là.

SCOTT-SPORTS.COM

* pas de compromis





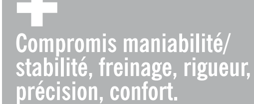
CAVALERIE ANAKIN

POUR QUI ?

POUR LES ENDURISTES QUI AIMENT LES PARCOURS ENGAGÉS ET QUI NE VEULENT PLUS AVOIR PEUR D'ACCROCHER LEUR DÉRAILLEUR DANS UN ROCHER.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR :** BOSS Kirk Prèc./Dét./Comp. B et H vit. **Longueur :** 210 mm / **Course :** 52 mm / **Débattement AR. :** 165 mm / **FOURCHE :** FORMULA 35 Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 14,35 kg / **Potence :** PRODUCTION PRIVEE / **Guidon :** PRODUCTION PRIVEE / **Selle :** EL GALLO / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** FORMULA CR3 180/180 / **Moyeux :** AIVEE / **Jantes :** STAN'S ZTR Flow EX / **Pneus d'origine :** MAXXIS High Roller II / Ardent 27.5x2.30 / **Commandes :** SRAM X0 / **Pédalier :** EFFIGEAR / **Tailles dispo. :** S-M/L-XL / **Taille :** 47 / **Empattement :** 1180 mm / **Longueur des bases :** 430 mm / **Hauteur boîtier :** 336 mm / **Angle tube direction :** 66,5° / **Angle tube de selle :** 72,5° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 115 mm / **Hauteur du centre :** 1045 mm



Compromis maniabilité/stabilité, freinage, rigueur, précision, confort.

Rendement.

Comme pour ses bikes de DH et de freeride, Cavalerie a équipé son enduro d'une boîte de vitesse Effigear dont le pignon de sortie de boîte est placé autour de l'articulation du bras oscillant, ce qui permet d'utiliser un point de pivot assez haut (favorisant le travail de la suspension sur la première partie de sa course) sans induire de réaction néfaste au pédalage. Contrairement au Falcon, qui utilise une suspension de type monopivot avec amortisseur en prise directe, l'Anakin dispose d'un système alliant bras oscillant monopivot plus ensemble biellette/basculeur, qui rend la suspension arrière plus efficace au pédalage. Cette année, la commande de boîte adopte un shifter Sram, un vrai plus qui rend l'utilisation encore plus naturelle et plus efficace. On note que la boîte dispose de neuf rapports assez bien étagés, mais on ne serait pas contre un petit braquet encore plus facile. Enfin, on apprécie vraiment le silence de fonctionnement apporté en descente par la transmission par courroie.

POSITION : BON > Avec ses 740 mm de large, le guidon du Cavalerie devient presque étroit pour la catégorie, surtout en descente. Avec 20 ou 30 mm de mieux, on serait aux anges. Sinon, l'Anakin offre un bon compromis pour l'enduro : il est assez haut de l'avant avec un top tube plutôt long compensé par un tube de selle assez droit qui offre une très bonne position au pédalage.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le bike est super maniable dans les petits virolos et les enchaînements de virages. Précis et incisif, il est ultra à l'aise dans les portions étriquées où il faut se faufiler rapidement. Les changements d'angle sont vifs et l'adhérence impeccable, probablement les effets combinés d'un centre de gravité bien placé et de bases courtes.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Lorsque le rythme augmente, l'Anakin ne distille pas le même niveau de sécurité que les meilleurs dans ce domaine, mais il s'en approche largement. Il tient vraiment bien le pavé et surtout il reste super précis et rigoureux quand le terrain se dégrade. Les roues collent parfaitement au terrain et effacent racines et autres réjouissances en virage. Finalement, c'est sa grande rigidité qui le rend assez exigeant en terrain délicat par rapport aux meilleurs, ce qui lui coûte le top d'un rien !

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Quand il faut lâcher les freins dans les sections rapides défoncées, le Cavalerie répond bien présent. Il est hyper stable et très sécurisant dans le détruit grâce à une grande rigueur, même sur les gros impacts. La suspension ne s'essouffle pas. Il est très confortable également et, en plus, la fourche super sensible en début de course épargne les bras du pilote. Un vélo rapide et tolérant.

FRANCHISSEMENTS : TRÈS BON > Aucun problème pour se lancer dans des passages raides, l'angle de chasse ouvert associé au centre de gravité bas permet d'aller jouer très sereinement.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > L'Anakin offre beaucoup d'adhérence et de confort au freinage, rentrant certainement parmi les meilleurs de ce test dans ce domaine. En outre, comme sa stabilité n'est jamais mise à mal et que ses freins sont aussi puissants qu'endurants, on se régale à freiner hyper tard à son guidon, et en toute sécurité par-dessus le marché ! Et puis quel plaisir de pouvoir rétrograder les vitesses sans avoir à pédaler, on peut anticiper les relances et donc gagner en efficacité.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : CORRECT > Dans les montées raides, le plus petit braquet reste à notre avis plus gros que sur une transmission classique et même que sur une 1x11. C'est donc un peu trop gros. Sinon le Cavalerie motrice à merveille et fait preuve d'une excellente agilité pour se faufiler dans les épingles en montée. Par contre, il pèche un peu face aux meilleurs en termes de rendement, offrant des performances nettement en deçà de celles des F1 de la catégorie.

PRÉCISION : TOP > À l'instar du DH, l'Anakin est très rigide et diablement précis.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Le Cavalerie est facile de prise en main et très exploitable en descente. Et la boîte de vitesse avec ses neuf rapports bien étagés est ultra facile à utiliser pour un novice.

EN CONCLUSION

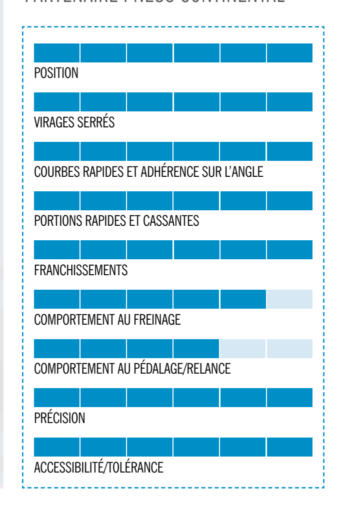
L'Anakin est un excellent bike d'enduro, très bien suspendu, au compromis stabilité/maniabilité très réussi. En descente, son comportement précis et rigoureux ravira les rideurs agressifs, mais il est également suffisamment confortable et facile à piloter pour les moins expérimentés. En montée, il est beaucoup plus exploitable que le modèle testé l'an dernier et permet de mieux profiter des ascensions techniques où il s'avère efficace. Néanmoins, son rendement reste en retrait face à quelques avions de la catégorie.





13,90 KG
SANS PÉDALES

Continental
PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL



POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS INTRANSIGEANTS SUR LES PERFORMANCES EN DESCENTE DE LEUR BIKE ET POUR QUI LE RENDEMENT N'EST PAS UNE PRIORITÉ.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium 6066 T3 / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch Plus RC3 Prèc./Dét./Comp. **Longueur :** 200 mm / **Course :** 54 mm / **Débattement AR. :** 145 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RCT3 Préc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 13,90kg / **Potence :** ALPHA / **Guidon :** ALPHA / **Selle :** ALPHA / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide RS 180/180 / **Moyeux :** ALPHA / **Jantes :** E-THIRTEEN TRS+ / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Minion DHRII /27,5x2.23 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X1 / **Pédalier :** E-THIRTEEN TRS+ / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1175 mm / **Longueur des bases :** 438 mm / **Hauteur boîtier :** 335 mm / **Angle tube direction :** 65° / **Angle tube de selle :** 70,5° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du cintre :** 1030 mm



Stabilité, grip sur l'angle, précision, compromis maniabilité/stabilité.

—

Rendement perfectible.

COMMENÇAL META AM V4 RACE

Arrivé en 2015 dans la gamme Commençal, le Meta version 4 revient en toute logique sans grosse modification pour la saison 2016. Le bike reste fidèle à son cadre en alu et la cinématique conserve le système du bras oscillant plus ensemble biellette basculeur. Comme toujours avec la marque andorrane, le design est soigné avec un ensemble tube supérieur/amortisseur/haubans parfaitement aligné qui donne une belle identité et une allure racée au vélo. On apprécie au passage le tube supérieur qui vient épouser l'amortisseur, joli. La version Race testée ici est plutôt haut de gamme, seule la World Cup offre un meilleur montage. Sur ce point d'ailleurs, on note que la grosse différence par rapport au vélo que nous avions testé l'an passé vient des suspensions, avec le remplacement des BOS par des Rock Shox. Sram fournit aussi les freins avec des guides RS, ainsi que la transmission en X01. Ce joli montage permet au Commençal d'offrir un bon ratio prix/équipement, c'est même l'un des moins chers de la catégorie.

POSITION : TOP > Le Meta AM offre une vraie position d'enduro : on est super bien installé pour descendre avec ce cintre large (800 mm) bien relevé et parfaitement galbé associé à la potence courte de 55 mm. Mais c'est aussi très agréable pour pédaler, un super compromis pour le programme.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Meta nous a semblé plus maniable cette année, et pas seulement parce qu'il a été testé en taille M (contre la L l'an dernier). La fourche plus souple en début de course que la BOS permet d'inscrire le bike bien plus facilement dans les petits virages fermés. Le pilote n'a plus besoin d'engager autant, ce qui rend les choses plus faciles et plus agréables dans le sinueux, à tel point que le Meta se hisse désormais au niveau des meilleurs. D'autre part, ce vélo excelle aussi dans les épingles raides et fermées, c'est un sans-faute.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > En grande courbe, le Commençal se montre diablement efficace. Il offre une très grosse sécurité sur l'angle, car il est toujours hyper stable, bien calé sur ses appuis, avec des roues qui collent parfaitement au terrain. C'est un vélo rigide et très précis, ça bombarde dans les virages rapides à son guidon.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > L'an passé, c'est le confort grandement perfectible du Meta V4 qui l'avait empêché d'accéder au top, à cause notamment de suspensions bien trop freinées en hydraulique pour le commun des mortels. Avec l'ensemble Rock Shox, le Commençal montre un tout autre visage et son confort est maintenant au niveau des meilleurs. Le terrain est super bien filtré, le bike est peu exigeant à rider, techniquement comme physiquement. Il est hyper agréable, facile et tolérant.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Angle de chasse ouvert, boîtier bas, fourche qui ne plonge pas, le cocktail est parfait pour se lancer sur des passages très raides la fleur au fusil.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > On est à deux doigts du top dans ce registre, car le bike est confortable, ultra stable et offre un très bon grip même sur des freinages bien défoncés, mais les freins ont parfois manqué de constance sur la longueur du run. La garde changeait en cours de descente, pas idéal pour la précision du freinage. Néanmoins, le comportement dynamique du vélo est parfait.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : BON > Le rendement de ce Meta V4 est meilleur que celui de la version précédente, c'est indéniable, mais en performance pure il reste en deçà de celui des meilleurs bikes de la catégorie. Il faut dire que certains rivalisent avec de très bons all-mountain. Par contre, il est plutôt sympa en montée technique où il fait preuve d'une très bonne motricité et d'une bonne maniabilité.

PRÉCISION : TOP > Le bike est bien rigide et très précis sur les trajectoires.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Dans cette version, le Meta V4 est nettement plus confortable, plus joueur, bref plus à même de plaire à un large panel de rideurs. Sa super position, sa géométrie réussie et son bon comportement dynamique en font un vélo hyper naturel à prendre en main.

EN CONCLUSION

Les testeurs ont préféré cette version Race du Commençal Meta V4 à celle testée l'an dernier. Le bike est moins radical sans pour autant être moins performant, il est du coup plus facile et plus fun. En descente, c'est l'un des plus performants de la catégorie, il n'a pas de point faible et se montre à l'aise dans tous les registres. Il n'y a qu'au niveau du rendement qu'il ne rivalise pas avec les meilleurs, il a plus été conçu pour la performance en descente et le plaisir de pilotage. Un excellent rapport prix/performance !

DÉBAT. 160 MM

DÉBAT. 170 MM

27,5"

4399 €

12,30 KG
SANS PÉDALES

Continental
PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

POSITION
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
FRANCHISSEMENTS
COMPORTEMENT AU FREINAGE
COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
PRÉCISION
ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

CUBE STEREO C:62 SL 27.5

POUR QUI ?

LES ENDURISTES QUI CHERCHENT UN VÉLO DISPOSANT D'UN GROS RENDEMENT ET D'UN CONFORT AU DIAPASON POUR S'AVENTURER DES JOURNÉES ENTIÈRES EN TERRAIN HOSTILE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float DPS Préc./Dét./3 modes **Longueur :** 200 mm / **Course :** 57 mm / **Débattement AR. :** 160 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 170 mm / **Poids constructeur :** 12,30 kg / **Potence :** RACE FACE / **Guidon :** RACE FACE / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide R 180/180 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS EM 2.7 / **Cassette :** SHIMANO 11-36 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Hans Dampf / Rock Razor 27.5x2.35 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** RACE FACE Turbine / **Tailles dispo. :** 16''/18''/20''/22'' / **Taille :** 42 / **Empattement :** 1185 mm / **Longueur des bases :** 436 mm / **Hauteur boîtier :** 355 mm / **Angle tube direction :** 65,5° / **Angle tube de selle :** 72° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 125 mm / **Hauteur du centre :** 1020 mm



+ Confort, rendement, poids, position, freinage.

– Vivacité, rigueur en terrain très exigeant.

Il y a toujours deux types de Stereo en 160 mm de débattement chez Cube, les HPA en alu et le C en carbone. Cette année, c'est un modèle carbone que nous avons en test, le C:62 SL, disposant d'un cadre haut de gamme entièrement composite, biellette incluse. Côté suspension, à l'instar du reste des Stereo, ce C:62 utilise une cinématique de type Horstlink avec l'amortisseur placé à la verticale devant le tube de selle. On note que notre modèle de test propose un excellent montage avec une transmission Sram X01, des jantes DT Swiss et des composants Race Face, un équipement qui fait de lui l'enduro le plus léger de la catégorie (et assez nettement en plus !). Belle performance.

POSITION : TOP > La position est bien plus réussie sur ce Stereo que sur celui testé l'an passé : la potence courte (55 mm) et le guidon bien plus large (770 mm) collent mieux aux exigences de la discipline. Sinon, c'est un vélo assez haut de l'avant sur lequel il ne faut pas hésiter à enlever quelques entretoises sous la potence pour retrouver un peu d'agressivité. Au pédalage, c'est tout bon grâce notamment à un tube de selle parfaitement incliné pour que les longues ascensions passent facilement.

VIRAGES SERRÉS : BON > Dans les passages hyper sinueux, cette version C:62 est moins à l'aise que celle testée l'an dernier. Les changements d'angle sont plus patauds, car le vélo s'enfonce trop sur ses appuis et tarde à revenir en position, la faute à l'amortisseur Fox Float moins freiné en compression que le Float X du 160 HPA de l'an passé. Ici, la suspension travaille beaucoup plus bas dans le débattement, ce qui a tendance à ouvrir l'angle de chasse et à pénaliser la maniabilité et la vivacité du bike. Par contre, cet angle de direction est un gros allié dans les épingles raides, domaine dans lequel ce Stereo est très à l'aise.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Encore un registre où l'on préfère le 160 HPA, qui s'avère plus rigide et plus précis. On met à nouveau en cause ici la suspension assez soft sur les appuis, qui ouvre l'angle de direction et empêche l'avant de s'inscrire naturellement dans la courbe. Cela rend le bike moins incisif et lui confère en prime une légère tendance à sous-virer. En revanche, cette version est hyper tolérante et peu sensible au relief, on ne sent pas les racines sur l'angle, les suspensions gomment tout et l'adhérence est vraiment excellente.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Le Stereo est l'un des enduros les plus confortables de ce test, grâce à des roues bien collées au terrain et à une tendance à être peu exigeant physiquement. Dommage par contre qu'il manque de rigueur quand le terrain est défoncé, sa suspension arrière est trop linéaire et s'essouffle un peu sur les successions de gros chocs, talonnant parfois assez sèchement. La confiance en prend alors un coup… En all-mountain on passerait l'éponge, mais en enduro c'est plus important. Notez sur ce point que la version haut de gamme, avec son Float X, devrait mieux se comporter dans ce domaine.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Le Stereo est facile et rigoureux quand la pente est raide. Sa position assez haute de l'avant combinée à un boîtier bas et à un angle de chasse ouvert permet de se lancer dans des passages difficiles sans appréhension.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Au freinage, l'adhérence de l'arrière est parfaite, les freins sont puissants et la stabilité jamais mise à mal, grâce à une fourche qui ne plonge pas et qui permet au bike de conserver une bonne assiette. Le Stereo est collé au terrain et ne secoue pas son pilote, du bonheur !

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TOP > Le Cube est un enduro qui pédale vraiment très bien. Son rendement est excellent, aidé par une suspension arrière peu sensible au pédalage, mais surtout sa position est super agréable dans les montées raides. Il motrice par ailleurs à la perfection et se montre très agile dans les épingles techniques. C'est l'un des très bons grimpeurs de ce test, presque un all-mountain bodybuildé…

PRÉCISION : TRÈS BON > Sur ce point, c'est la souplesse de la suspension arrière qui pénalise le vélo, en courbes notamment.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Cette version carbone est nettement plus confortable et tolérante que celle en alu testée l'an passé, chose assez rare pour être soulignée !

EN CONCLUSION

Ce Cube Stereo C:62 SL montre un visage très différent du 160 HPA TM testé l'an dernier. Avec son comportement extra au pédalage, son confort et sa tolérance, il se place davantage comme un all-mountain « long travel » dans l'esprit. Sa suspension arrière très linéaire risque par contre de manquer un peu de rigueur pour combler les compétiteurs agressifs en enduro. Ces derniers devront se rabattre plus volontiers sur le C:68 qui dispose d'un cadre carbone encore plus haut de gamme et plus rigide, d'une fourche Fox 36 et d'un amortisseur Float X à l'arrière.

DÉBAT. 165 MM

DÉBAT. 160 MM

27,5"

BIG BIKE ★APPROVED★ 2016

*PRIX KIT CADRE

2799 *€

13,30 KG SANS PÉDALES

Continental

PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

- POSITION
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- FRANCHISSEMENTS
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
- PRÉCISION
- ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS AVIDES DE GROSSES SENSATIONS EN DESCENTE ET QUI METTENT LE RENDEMENT AU SECOND PLAN.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float X Prèc./Dét./3 modes **Longueur :** 215 mm / **Course :** 63 mm / **Débattement AR. :** 165 mm / **FOURCHE :** FOX 36 Float CTD Préc./Dét./CTD / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 13,30 kg / **Potence :** RENTHAL / **Guidon :** RENTHAL Fatbar / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** KIND SHOCK Lev / **Freins :** MAGURA MT7 200/180 / **Moyeux :** STAN'S / **Jantes :** STAN'S ZTR Bravo / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Shorty / Minion DHF 27,5 x2.30 / **Dérailleur AR. :** SRAM X1 / **Commandes :** SRAM X1 / **Pédalier :** SRAM X0 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1155 mm / **Longueur des bases :** 428 mm / **Hauteur boîtier :** 340 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 70° / **Tube supérieur :** 560 mm / **Longueur tube direction :** 115 mm / **Hauteur du cintre :** 1050 mm



Sans le moindre défaut en descente !

−

Rendement perfectible.

DEVINCI SPARTAN CARBON

Devinci a une petite gamme de tout suspendus qui ne compte que quatre vélos allant du trail à la DH. Tous utilisent une suspension de type Split-Pivot (dont le fonctionnement est décrit dans la rubrique dédiée) brevetée par Dave Weagle, grand gourou de la cinématique que l'on ne présente plus. Notez en revanche que Weagle a pris quelques libertés sur ce bike, puisque ce sont les haubans, guidés par la biellette, qui compriment directement l'amortisseur. Ce dernier est fixé sur les haubans via une petite pièce réversible qui permet d'ajuster la géométrie du bike. Il y a deux modèles de Spartan disponibles au catalogue, en alu ou en carbone comme celui que nous testons ici, sachant que ces cadres composites gardent des bases et une biellette en alu. Notre vélo de test est très bien équipé avec des suspensions Fox haut de gamme, dont l'excellent Foat X à l'arrière. On trouve également des freins Magura MT7, une transmission Sram X1 et de belles roues Stan's ZTR.

POSITION : TRÈS BON > Au milieu de la production actuelle, le Devinci paraît bien compact : il est plus court certes, mais le poste de pilotage reste bien agencé avec une potence courte (50 mm) et un cintre large (760 mm) très bien shapé qui offre une excellente position en descente. Pour pédaler, c'est un peu moins bon que sur quelques concurrents, mais ça n'est pas non plus catastrophique.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Ce Spartan est extrêmement efficace dans les passages bien sinueux où les virages s'enchaînent sans répit. Il est très vif, très maniable et offre une grosse adhérence sur l'angle. Même topo dans les épingles raides où il se montre d'une facilité exemplaire. Un régal !

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Ici, ce sont les excellentes suspensions Fox qui font la force du Devinci, car elles collent le vélo au sol bien que ce dernier bénéficie d'un empattement plutôt dans la moyenne basse pour la catégorie. Elles effacent les irrégularités de la courbe avec une efficacité démentielle, apportant une excellente confiance de pilotage. Si vous rajoutez à cela la grosse précision du Spartan, vous obtenez une arme pour tailler de grandes et belles courbes sans frémir !

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Lorsqu'il faut se lâcher dans de très vilaines portions, ce bike se place parmi les références de la catégorie : il fait office de véritable mini DH, avec encore une fois des suspensions qui collent littéralement au terrain. Le Spartan n'a jamais de réaction malsaine, il taille droit en offrant un confort de pilotage hyper appréciable et comme la stabilité n'est jamais mise à mal, c'est royal pour envoyer. Souvent, les vélos hyper confortables peinent à bien conserver leur vitesse dans le cassant, mais ce Devinci parvient à allier confort et efficacité. Il ne perd pas de vitesse sur les impacts, même sur les plus gros, et se montre bien gaillard sans baisser de rythme. Vraiment efficace.

FRANCHISSEMENTS : TOP > La géométrie du Spartan se prête volontiers au jeu du franchissement. Sa fourche ne plonge pas dans les raidillons, les suspensions apportent une adhérence appréciable sur les freins, c'est nickel.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Dommage que les freins du Spartan aient perdu un peu de leur constance et de leur (grosse) puissance initiale au fil des runs. C'est ce qui lui coûte le top. Sinon, le grip à la roue arrière se situe parmi ce que l'on a vu de mieux dans la catégorie et la stabilité est une fois de plus impeccable.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : CORRECT > Le pédalage n'est pas le point fort du Devinci et ce n'est pas pour son rendement qu'on le choisira. Eh oui, il colle au terrain en descente et c'est fatalement la même chose en montée, ce qui n'est plus vraiment un avantage. En revanche, il est très maniable et motrice à merveille, un régal dans les épingles ultras serrées en montée, dans lesquelles il s'est montré hyper facile.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Le Spartan est facile à prendre main. Son confort, sa stabilité et son adhérence impeccables en font de surcroît un bike très sûr et très tolérant à piloter.

EN CONCLUSION

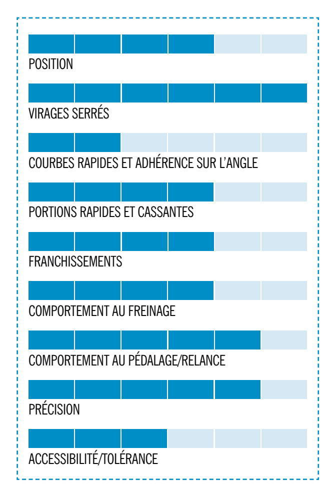
Le Devinci Spartan offre des performances de haut vol en descente, domaine dans lequel il a réalisé un sans-faute. C'est un vrai mini DH, à la fois stable, maniable, confortable, rigoureux et doté d'excellentes aptitudes au freinage. Rien ne lui fait peur ! Dommage que ses performances en montée ne soient pas au diapason, sans quoi il pourrait faire très très mal à la concurrence. En effet, s'il est agréable dans les montées techniques, son rendement en deçà des références risque de frustrer un peu les compétiteurs.



5990€ 12,55 KG SANS PÉDALES



PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL



POUR QUI ?

POUR LES PILOTES QUI HÉSITENT ENTRE UN ENDURO ET UN ALL-MOUNTAIN, CAR CE VÉLO PEUT JOUER SUR LES DEUX TABLEAUX.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RT3 Prèc./Dét./Bloc. **Longueur :** 195 mm / **Course :** 53 mm / **Débattement AR. :** 125 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 140 mm / **Poids constructeur :** 12,55 kg / **Potence :** FELT / **Guidon :** FELT Carbon / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide RSC 180/180 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS M1700 Spline 2 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Nobby Nic 29x2.35 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** SRAM X01 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 46 / **Empattement :** 1145 mm / **Longueur des bases :** 450 mm / **Hauteur boîtier :** 323 mm / **Angle tube direction :** 68° / **Angle tube de selle :** 68° / **Tube supérieur :** 585 mm / **Longueur tube direction :** 108 mm / **Hauteur du cintre :** 1040 mm



Maniabilité top, polyvalence montée descente, poids.

−

Grip sur l'angle, confort, tolérance.

FELT VIRTUE 1

Le Compulsion (qui avait fait forte impression) cède sa place à un Virtue cette année, un vélo disposant de moins de débattement, mais équipé de roues en 29", ce qui l'amène à jouer dans la catégorie des 29" de all-mountain bodybuildés, à l'instar d'un Rocky Mountain Instinct BC. Le Virtue 1 testé ici est l'un des hauts de gamme de cette famille avec son très beau cadre full carbone. Côté suspension, on retrouve le même type de cinématique que sur le Compulsion, à savoir le très innovant système à double quadrilatère déformable, soit une cinématique propre à la marque. Pour toute info sur son fonctionnement, rendez-vous dans la rubrique dédiée à cet effet en intro des tests. Sur le Virtue, on remarque que le triangle arrière perd une articulation entre les bases et les haubans par rapport au Compulsion, perte compensée par la souplesse du carbone. Enfin, notez que Felt propose un montage haut de gamme qui lui permet d'être l'un des plus légers de la catégorie avec la tige de selle télescopique. Bravo !

POSITION : BON > Sur le Virtue, on retrouve une position trop typée all-mountain, avec un cintre très étroit (735 mm) et trop plat pour le programme, doublé d'une potence un poil longue (75 mm). Dommage, car on est parfaitement installé pour pédaler par contre… avec un cintre plus large et une potence plus courte, on conserverait une bonne position en montée tout en gagnant beaucoup d'agrément en descente.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Felt se place indiscutablement parmi les plus maniables de cette catégorie, il s'est montré génial dans un long passage lent, délicat et bien technique entre les arbres. Son poids très contenu l'aide également dans les enfilades plus rapides de petits virages où il se montre hyper facile à faire changer de cap. Dans les épingles raides et très fermées, aucun souci, car on peut virer dans un mouchoir.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : MOYEN > Si la maniabilité du Felt dans les passages lents a enflammé les testeurs, ceux-ci ont en revanche été moins emballés lorsqu'il a fallu souder en grandes courbes. Le bike rechigne à se mettre sur l'angle, il manque d'angle de chasse à notre goût et ne s'inscrit pas assez naturellement dans la courbe. Une fois sur l'angle, l'adhérence n'est pas non plus optimale, l'avant est un peu fuyant et le vélo manque de tolérance lorsque le sol se dégrade.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : BON > Le Felt ne pose pas de souci au niveau de la stabilité en ligne droite. Ce n'est pas le plus stable certes, mais il l'est assez pour maintenir un rythme soutenu. En revanche, bien qu'il reste sain, il manque de confort et se montre très physique en terrain exigeant.

FRANCHISSEMENTS : BON > Pour se lancer dans les passages bien raides, le Virtue n'est pas celui qui apporte le plus de sérénité à cause d'un angle de chasse un peu trop fermé, même pour un 29". D'autre part, la potence trop longue ne l'avantage pas à ce jeu.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > Les freins sont puissants et l'adhérence de la roue arrière plutôt bonne, mais le confort n'est pas au rendez-vous : le pilote se fait bien remuer et il doit bien tenir le bike. Pas de souci quand on est frais, on arrive quasiment à freiner aussi tard qu'avec les meilleurs, mais la fatigue s'installant, il faut modérer ses ardeurs sous peine de sanction.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Avec sa filiation all-mountain, on s'attendait à des performances diaboliques de la part du Felt dans ce registre. Mais finalement, même s'il est très bon, il ne casse pas la baraque : son rendement est un peu en deçà de celui offert par les meilleurs, notamment en termes de nervosité et de dynamisme en relance. Il reste quand même très bon grimpeur, avec notamment une motricité et une maniabilité hors pair lorsqu'il faut se faufiler dans des épingles bien fermées, mais on aurait aimé plus de nervosité pour soutenir ces qualités en montée technique.

PRÉCISION : TRÈS BON > La potence un poil longue rend l'avant un peu trop réactif.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : CORRECT > Le Felt est un bike très rigide, assez exigeant physiquement.

EN CONCLUSION

Le Virtue 1 ne fait pas aussi forte impression que le Compulsion en enduro pur, il est moins facile, moins tolérant et moins confortable en terrain exigeant. C'est un 29" bodybuildé dont le programme est plus tourné vers le all-mountain que l'enduro, un vélo qui pédale bien, hyper maniable et très fun dans le sinueux, mais pénalisé par son confort en descente cassante. Néanmoins, son programme à cheval entre l'enduro et le all-mountain peut combler les rideurs en quête de polyvalence.

DÉBAT. 160 MM

DÉBAT. 160 MM

27,5"

4290 €

13,40 KG SANS PÉDALES

Continental

PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

FRANCHISSEMENTS

COMPORTEMENT AU FREINAGE

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE

PRÉCISION

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI CHERCHENT UN MAXIMUM DE STABILITÉ ET DE CONFORT POUR AVOINER SANS SE FATIGUER SUR DES PISTES DIFFICILES.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium Aluxx SL / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RC3 Prèc./Dét./Comp./Bloc. **Longueur :** 200 mm / **Course :** 55 mm / **Débattement AR. :** 160 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RCT3 Préc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 13,40 kg / **Potence :** TRUVATIV Holzfeller / **Guidon :** GIANT Contact SL / **Selle :** GIANT Contact SL / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide RS 200/180 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS M1700 Spline 2 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Magixc Mary / Hans Dampf 27.5x2.35 /MRP / **Dérailleur AR. :** SRAM X1 / **Commandes :** SRAM X1 / **Pédalier :** SRAM X1 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1190 mm / **Longueur des bases :** 435 mm / **Hauteur boîtier :** 340 mm / **Angle tube direction :** 65° / **Angle tube de selle :** 67° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 95 mm / **Hauteur du cintre :** 1045 mm



Stabilité, freinage, confort, facilité/tolérance.

–

Manque de vivacité dans le sinueux, position en montée.

GIANT REIGN 27.5 1

Il y a deux modèles de Reign au catalogue, les Advanced avec triangle avant en carbone, et les Reign classiques en alu. C'est l'un de ces derniers que nous avons testé, le I, soit la version la plus haut de gamme. Au niveau de la suspension arrière, on retrouve évidemment la technologie Maestro (comme sur l'ensemble de la gamme Giant), une cinématique à point de pivot virtuel détaillée dans la rubrique suspension. Ce vélo offre un équipement plus abouti que le Reign II testé l'an dernier, notamment au niveau de l'amortisseur arrière, avec la monte d'un Rock Shox Monarch +. On trouve également de belles roues DT Swiss, une tige de selle Rock Shox Reverb et une transmission Sram X1 épaulée par un anti-déraillement MRP. Un bike prêt à courir.

POSITION : TRÈS BON > Le Giant offre une position qui fait la part belle à la DH. Assis selle basse ou en position debout, la longueur de top tube est parfaite, et avec une potence courte (55 mm) associée à un guidon super large (800 mm), on est parfaitement installé pour affronter les descentes. Par contre, à cause d'un angle de selle prononcé, le bike paraît super long lorsque la tige de selle est en position haute. On est d'ailleurs assis un peu trop sur l'arrière pour aborder de longues montées bien raides.

VIRAGES SERRÉS : BON > Dans les enfilades rapides de petits virolos, le Reign s'en sort bien, mais ne se montre pas aussi vif que les meilleurs, notamment à cause d'une suspension très souple qui s'affaisse un peu trop sous les appuis. Le vélo donne la sensation d'être un poil plus encombrant dans les portions les plus lentes. En revanche, il est vraiment impeccable et exemplaire de facilité dans les épingles raides et engagées, il faut dire que son angle de direction bien ouvert met à l'aise !

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Le Reign préfère quand les courbes s'agrandissent et que la vitesse augmente nettement. Il devient alors diablement efficace (grâce à des roues littéralement collées au terrain) tout en restant très sécurisant sur l'angle, d'autant plus que c'est un modèle de tolérance. Une fois posé, rien ne le perturbe et il ne dévie pas de sa trajectoire.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > L'an dernier, le fonctionnement perfectible de son amortisseur lui avait coûté le top. Tout rentre dans l'ordre cette année, on ne ressent plus le phénomène de saturation sur les successions de chocs rapides qui pénalisaient la vitesse du bike. L'amortisseur ne s'essouffle plus et le Reign gagne sérieusement en efficacité : son confort reste royal et sa stabilité est une invitation à débrancher dans les pires portions. Les suspensions jouent leur rôle, le vélo est imperturbable et n'est pas physique à manier dans le défoncé. Impeccable.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Avec son angle de chasse couché et son boîtier de pédalier assez bas, le Giant est ultra sécurisant sur les passages très raides.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Une fois de plus, le Reign impressionne par sa stabilité, même sur les freinages bien appuyés dans des zones défoncées. L'adhérence à la roue arrière et le confort sont irréprochables également, on note en prime que le disque avant en 200 mm apporte un petit surplus de puissance appréciable.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Dans cette version, le rendement global progresse par rapport au modèle testé l'an dernier, mais n'atteint toujours pas celui des meilleurs. Le Reign manque de nervosité, notamment à la relance. Et si en montée technique la motricité est impeccable, il manque par contre de maniabilité, pénalisé par le problème de position énoncé dans la rubrique concernée.

PRÉCISION : TRÈS BON > La relative souplesse de ses suspensions le rend moins incisif que les meilleurs sur ce point, notamment dans le très sinueux, mais pas de souci à haute vitesse.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Les Giant sont souvent cités comme références en termes de facilité et d'accessibilité et ce Reign ne déroge pas à la règle : c'est un modèle du genre, super stable, confortable, tolérant et hyper facile à prendre en main.

EN CONCLUSION

Dans cette version plus haut de gamme, le Giant Reign progresse nettement en termes de performances. On le ressent en montée, où son rendement est meilleur même si la position ne donne toujours pas entière satisfaction pour les longues ascensions. Mais il progresse surtout en descente sur terrains difficiles, car il est plus rigoureux, plus rapide et devient un modèle de confort. Et comme ses qualités en termes d'adhérence en courbe et au freinage perdurent, ce Reign I devient un excellent descendeur.

DÉBAT.
155 MM

DÉBAT.
160 MM

27,5"

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

7499 €

12,85 KG
SANS PÉDALES

Continental

PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

FRANCHISSEMENTS

COMPORTEMENT AU FREINAGE

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE

PRÉCISION

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS ADEPTES DE RIGUEUR ET QUI CHERCHENT UN VÉLO PERFORMANT EN MONTÉE COMME EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Moteur : / **Batterie :** / **Garantie :** 5 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch Plus RC3 Prèc./Dét./Comp. **Longueur :** 200 mm / **Course :** 54 mm / **Débattement AR. :** 155 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RCT3 Préc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 12,85 kg / **Potence :** THOMSON Elite X4 / **Guidon :** RENTHAL FatBar / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** KS Lev / **Freins :** SRAM Guide RSC 180/180 / **Moyeux :** DT SWISS / **Jantes :** DT SWISS E1700 Spline 2 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS High Roller II 27,5x2.30 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** SRAM X1 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1155 mm / **Longueur des bases :** 433 mm / **Hauteur boîtier :** 340 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 70,5° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 114 mm / **Hauteur du cintre :** 1035 mm



Polyvalence, homogénéité en descente, poids.

—

Confort perfectible, exigeant.

INTENSE TRACER 275C

Intense offre un large choix de possibilités pour faire de l'enduro, avec les Tracer déclinés en carbone et en alu d'une part, mais aussi le Carbine, un 29" gaillard taillé pour la discipline. Pour ce Spécial Test, c'est le Tracer 275C que nous avons eu entre les mains, un modèle full carbone disposant de biellettes forgées en alu. Ce vélo utilise une suspension à point de pivot virtuel, avec la biellette supérieure comprimant l'amortisseur et disposant de deux points d'ancrage pour ce dernier, afin d'offrir un réglage de débattement sur 140 ou 160 mm. Côté équipement, Rock Shox fournit des suspensions haut de gamme alors que la transmission est assurée par le groupe Sram X01 et le freinage par des Guide RSC, avec deux disques en 180 mm de diamètre. Avec en prime de belles roues DT Swiss et son cadre carbone hyper léché, cet Intense est très bien placé en termes de poids dans la catégorie.

POSITION : TRÈS BON > Le Tracer semble un peu court face à la production actuelle, mais on est tout de même bien installé, notamment au pédalage grâce à un angle de selle impeccable qui rend la position extrêmement confortable. En descente, c'est très bien également avec une potence bien courte (55 mm) et un guidon large (760 mm) et au galbe parfait. Le compromis est réussi.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Tracer est l'un des enduros qui se sont montrés hyper agiles et faciles dans la partie la plus lente du parcours. Les changements de cap sont incisifs, le vélo est rigide, précis et s'inscrit parfaitement dans les petits virolos. Pas de souci non plus dans les épingles bien raides, l'Intense sait virer très court !

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > On n'est pas très loin du top dans ce registre. En effet, le Tracer est hyper précis et s'inscrit parfaitement sur la trajectoire en grande courbe, mais il ne se montre pas aussi sécurisant que les tout meilleurs. Sa grande rigidité le rend parfois exigeant, il ne faut pas être trop approximatif sur les trajectoires… Par ailleurs, son adhérence est un peu en deçà de celle affichée par les références, même si c'est d'un rien.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Encore un domaine où l'on flirte avec le top. Pour être honnête, on va aussi vite avec le Tracer qu'avec les meilleurs représentants de la catégorie dans ce domaine, mais on a un peu moins de marge, car il est légèrement moins stable et surtout moins confortable. Là aussi, c'est la grande rigidité de son châssis qui le rend un peu plus physique à exploiter. Sinon c'est un vélo très rigoureux, notamment sur les gros impacts qu'il encaisse sans broncher. Un bike d'attaquant.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Aucun problème dans les portions de franchissement. La fourche conserve une bonne assiette au vélo et avec l'angle de chasse bien ouvert initialement tout passe sans souci, même les dalles bien velues.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Ici aussi, c'est son confort perfectible qui lui coûte le top. Malgré l'excellent travail des suspensions, le terrain n'est pas assez filtré sur les freinages défoncés. En revanche, l'adhérence de la roue arrière est très bonne, les freins assurent côté puissance et la stabilité n'est pas mise à mal. Tout est réuni pour planter de gros freinages bien tardifs, mais c'est un peu usant physiquement.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > L'Intense est agréable en montée : c'est un enduro qui rend bien et au guidon duquel les longues bosses ne sont pas un calvaire. D'autre part, il est efficace en montée technique grâce à une très bonne maniabilité, il se faufile super bien dans les épingles difficiles et sa motricité n'est jamais mise à mal. Un petit régal dans le technique.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Le bémol vient de la grande rigidité du cadre, qui donne un côté exigeant à ce vélo, surtout physiquement d'ailleurs, au niveau du pilotage. Le Tracer n'est jamais vicieux, et avec sa position réussie sa prise en main est des plus faciles, mais il aime les trajectoires soignées…

EN CONCLUSION

Le Tracer 275C fait partie des très bons enduros de ce test, c'est un bike vraiment polyvalent qui offre de bonnes performances en descente comme en montée. Son rendement est bon et il n'a pas de point faible en DH, on peut simplement lui reprocher un confort en deçà de celui des références. Au final, ce Tracer est super performant, mais il demande un bon physique et une technique de pilotage assez fine pour profiter au maximum de ses qualités.

DÉBAT. 160 MM

DÉBAT. 160 MM

27,5"

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

4999 €

13,70 KG SANS PÉDALES

Continental

PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

FRANCHISSEMENTS

COMPORTEMENT AU FREINAGE

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE

PRÉCISION

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN VÉLO TRÈS POLYVALENT, AUTANT POUR DU RIDING ENGAGÉ EN MONTAGNE QUE POUR ROULER EN COMPÉTITION.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie / **CADRE :** Aluminium 6061 / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch Plus RC3 Préc./Dét./Comp./ **Longueur :** 200 mm / **Course :** 48 mm / **Débattement AR. :** 160 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RCT3 Préc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 13,70 kg / **Potence :** KONA / **Guidon :** KONA / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** KS Lev / **Freins :** SHIMANO XT 203/180 / **Moyeux :** NOVATEC / **Jantes :** WTB Frequency i35 team / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Minion DHF 27.5 x 2.30 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** SRAM X1 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 41 / **Empattement :** 1165 mm / **Longueur des bases :** 425 mm / **Hauteur boîtier :** 350 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 68° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 115 mm / **Hauteur du cintre :** 1020 mm



Excellent descendeur, rigoureux et ludique à la fois, bonne polyvalence.

–

Adhérence de l'arrière perfectible au freinage.

KONA PROCESS 153 DL

Le Process 153 continue sa carrière au sein de la gamme Kona et officie toujours avec un système de suspension à quadrilatère déformable (bras/biellette/basculeur), qui dispose néanmoins d'une nouvelle configuration par rapport aux anciens modèles. En effet, l'amortisseur n'est plus placé à la verticale devant le tube de selle, mais sous le tube supérieur. Ceci a permis aux Canadiens de sérieusement augmenter le sloping de leurs cadres tout en donnant un sacré coup de jeune aux bikes visuellement. Kona a également pris le parti de bien rallonger ses top tubes afin d'utiliser des potences très courtes sans trop redresser le pilote. Ici, c'est la version Deluxe qui est testée, la plus haut de gamme, disposant à ce titre d'un montage très complet : suspension haut de gamme, tige de selle télescopique, disque avant en 200 mm, etc. C'est un ensemble bien étudié pour la discipline.

POSITION : TOP > Guidon extra large (785 mm), potence archi courte (45 mm) qui compense un top tube assez long (au sloping hyper prononcé), assise légèrement sur l'arrière, la position du Kona est clairement typée DH, mais c'est top à piloter. Attention, toutefois, les pilotes de plus de 175 cm auront du mal à se caser sur ce bike car ils arriveront en limite de sortie de tige de selle.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Process est un must de facilité en virage raide et serré, il est long, mais la position hyper réussie fait que l'on peut engager et mettre du rythme dans les épingles les plus tendues. Il profite en outre de changements d'angle super vifs qui en font une vraie bombe dans le sinueux.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Le Kona est rigide, précis et tient parfaitement sur ses appuis avec des roues bien ancrées dans le sol. Il offre une grosse sécurité sur l'angle grâce à des suspensions qui gomment le relief à merveille, c'est parfait dans ce registre.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Sans offrir le confort le plus bluffant de la catégorie, le Process continue d'emballer dans les portions rapides et cassantes, où il se montre hyper rassurant (un des meilleurs dans ce domaine). C'est l'un des vélos avec lesquels on abordait la portion finale très rapide et bien garnie en pierres sans aucune arrière-pensée. On s'est même mis un beau vol sur un saut facultatif et il s'est montré bien gaillard en réception. Un régal, un vrai mini DH !

FRANCHISSEMENTS : TOP > Le franchissement est peut-être le domaine de prédilection du Process, il est ultra facile dans le raide et se délecte de passages bien cotons.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Même si les freins sont agréables, puissants, endurants et que le bike est très stable sur les gros freinages, son grip perfectible lui coûte le top. La roue arrière n'est pas parfaitement collée au terrain et a tendance à rebondir un peu. Mais comme le vélo reste super stable et que devant ça freine fort, on a quand même de la marge pour se faire plaisir.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Ce Process 153 pédale bien dans cette version Deluxe, on trouve juste dommage que Kona ait remplacé le plateau de 30 dents par un 32, plus exigeant dans les montées raides. En dynamique, ce vélo est moins nerveux que les meilleurs, mais il progresse facilement en terrain technique, fait preuve d'une excellente motricité et s'avère maniable dans les épingles raides. En descente, les relances sont également assez dynamiques en sortie de virage.

PRÉCISION : TOP > Le Process est rigide et précis, il offre de bonnes sensations sur l'angle, on le place où l'on veut dans le rapide, c'est impeccable.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Malgré un comportement très rigoureux, c'est un vélo qui reste facile à prendre en main. Il est joueur tout en étant rapide et précis pour les compétiteurs, c'est un bike qui conviendra à un grand nombre de rideurs.

EN CONCLUSION

Le Kona Process 153DL a emballé les testeurs. D'une part, son comportement au pédalage est plutôt très bon et d'autre part, ses performances en descente frisent la perfection. Seule son adhérence au freinage peut lui être reprochée, encore que sa stabilité monstrueuse compense quasiment ce léger désagrément. C'est aussi un vélo qui est sain à haute vitesse et facile à basse vitesse, rigoureux, confortable, fun et efficace. En deux mots : très réussi. L'un des favoris des pilotes présents.

DÉBAT. 155 MM

DÉBAT. 160 MM

27,5"

6999 €

13,05 KG SANS PÉDALES

POSITION
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
FRANCHISSEMENTS
COMPORTEMENT AU FREINAGE
COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
PRÉCISION
ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

LAPIERRE SPICY TEAM E:I

POUR QUI ?

POUR LES ENDURISTES EXIGEANTS QUI CHERCHENT UN VÉLO TRÈS RAPIDE ET TRÈS PRÉCIS EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 5 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch E :i RT3 Prèc./Dét. **Longueur :** 200 mm / **Course :** 57 mm / **Débattement AR. :** 155 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RCT3 Préc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 13,05 kg / **Potence :** LAPIERRE / **Guidon :** LAPIERRE / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** AVID Guide RSC 200/180 / **Moyeux :** SRAM / **Jantes :** SRAM Rail 50 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MICHELIN Wildrock'R / Wildgrip'R 27.5x2.35 / **Dérailleur AR. :** SRAM XX1 / **Commandes :** SRAM XX1 / **Pédalier :** SRAM XX1 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1195 mm / **Longueur des bases :** 437 mm / **Hauteur boîtier :** 345 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 71,5° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du cintre :** 1025 mm



Position, stabilité, freinage, équipement au top.



Exigeant physiquement et techniquement.

Lapierre a sérieusement remanié son Spicy pour 2016, allant jusqu'à revoir son débattement à la hausse pour en faire un vrai enduro et marquer sa différence avec le Zesty (jusqu'à présent, le cadre des deux bikes était identique). On note aussi le retour des haubans en carbone tandis que les bases restent en aluminium (tout le triangle arrière était en alu en 2015), ce qui permet de gagner quelques grammes. Enfin, l'amortisseur est débarrassé de sa rallonge et fixé directement sur la biellette. Le Spicy Team E:I est la version la plus haut de gamme possédant la technologie EI shock : la fourche est équipée d'un capteur qui pilote un servomoteur gérant automatiquement le blocage de suspension arrière. On ne s'occupe que de piloter, la suspension se met d'elle-même sur le mode le plus adapté au terrain en temps réel ! Le reste du montage est des plus complet et bien choisi, permettant au Spicy de rester bien placé en termes de poids.

POSITION : TOP > La position est encore plus réussie cette année, avec un guidon qui s'élargit (790 mm) et une potence qui raccourcit (45 mm). Vu que le tube supérieur a été rallongé, cela permet de favoriser le pilotage en descente sans nuire au pédalage, car on a toujours de la place pour pousser sur les manivelles.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Le Lapierre reste excellent dans les petites épingles raides, mais il a perdu un peu de maniabilité dans les portions lentes et étriquées. On l'a trouvé moins facile à emmener dans la partie la plus sinueuse du parcours que le modèle testé l'an passé. Le bilan est meilleur quand le rythme augmente, car les changements d'angle restent assez vifs, le bike travaille assez haut dans son débattement et renvoie bien sur les appuis.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Le vélo se comporte très différemment du Spicy 2015 en grande courbe, mais il reste parfait dans ce registre. Il est ultra précis, très stable sur l'angle et bien posé sur ses appuis, mais demande davantage de poigne que l'an dernier. Le niveau d'exigence est monté d'un cran et l'on perd en facilité ce que l'on gagne en performance. Les pilotes agressifs apprécieront !

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Ce nouveau Spicy est vraiment très stable et très sain à haute vitesse, mais son confort n'atteint pas celui offert par les meilleurs. Bien que le débattement ait augmenté, le châssis paraît raide, le terrain n'est pas ultra bien filtré, ce qui rend l'ensemble assez physique à piloter. En revanche, pas de souci dans le défoncé, le vélo encaisse sans broncher et file toujours droit, mais demande de la poigne. Il ne faut pas mollir à son guidon.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Le Spicy est encore plus performant que l'an dernier sur ce point, plus sécurisant. Il semble moins compact, encore moins prompt à faire la bascule dans le raide !

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Le Lapierre offre une très bonne accroche de l'arrière, qui permet de décélérer très efficacement. On apprécie aussi le bonus de puissance offert par le disque en 200 mm devant, mais à nouveau, on ne peut s'empêcher de remarquer qu'il est nettement plus physique au freinage que le modèle 2015 !

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Au niveau du pédalage, le Spicy rentre un peu dans le rang. Pourtant, son système électronique est toujours aussi efficace, gérant le blocage de la suspension à merveille en fonction des besoins, le choix du braquet (un plateau de 30 dents) est également vraiment parfait, mais le rendement n'est plus aussi impressionnant que par le passé. Surtout face à une concurrence qui s'est pas mal affûtée sur ce point. La maniabilité est perfectible également, le bike n'est pas toujours évident pour se faufiler dans des épingles raides en montée.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : CORRECT > Le Spicy s'est radicalisé cette année et devient avant tout une arme de compétition conçue par et pour des compétiteurs. C'est désormais un vélo très rigide qui fait passer la performance avant le confort et la tolérance.

EN CONCLUSION

Ce nouveau Spicy se démarque franchement de la précédente génération au niveau du comportement. Il se radicalise, devient plus rigide, plus rigoureux et affiche un caractère bien plus marqué. Dans cette version carbone, c'est une pure bête de compétition qui demande un bon physique et une super technique de pilotage pour être exploitée à 100 %. Les amoureux des Spicy 2015 risquent d'être un peu surpris, cette mouture 2016 perd un peu de polyvalence et de tolérance au profit d'une meilleure efficacité en descente.

DÉBAT.
158 MM

DÉBAT.
170 MM

27,5"

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

8799 €

12,90 KG
SANS PÉDALES

Continental
PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

- POSITION
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- FRANCHISSEMENTS
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
- PRÉCISION
- ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?
POUR LES ENDURISTES QUI CHERCHENT UN VÉLO POUR CLAQUER DES TEMPS EN DESCENTE OU POUR S'ENVOYER DES PARCOURS SÉVÈRES EN MONTAGNE.

FICHE TECHNIQUE
Garantie : à vie. / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float X2 Evol Prèc./Dét./CTD **Longueur :** 215 mm / **Course :** 63 mm / **Débattement AR. :** 158 mm / **FOURCHE :** FOX 36 Float FIT4 Préc./Dét./ CTD / **Débattement :** 170 mm / **Poids constructeur :** 12,90 kg / **Potence :** ON OFF Stoic / **Guidon :** ON OFF Stoic Carbon / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide RSC 180/180 / **Moyeux :** MAVIC Crossmax Pro XL / **Jantes :** MAVIC Crossmax Pro XL / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAVIC Crossmax Charge XL / Quest XL 27.5x2.40 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** SRAM X01 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 42 / **Empattement :** 1215 mm / **Longueur des bases :** 430 mm / **Hauteur boîtier :** 338 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 70° / **Tube supérieur :** 620 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du cintre :** 1040 mm



Comportement génial en descente dans tous les domaines, confort, efficacité.



RAS.

MONDRAKER DUNE CARBON XR

Cette année, c'est le tout nouveau Dune C XR qui vient représenter les couleurs de Mondraker dans la catégorie enduro, un vélo au cadre full carbone dont seule la biellette inférieure reste en alu. Ce Dune Carbon reprend évidemment la Forward Geometry, c'est-à-dire l'adoption d'un tube supérieur très long assorti d'une potence très courte pour compenser la prise de longueur. Pas de surprise côté cinématique puisque l'on retrouve le système de suspension à point de pivot virtuel maison, le Zero Suspension System. La version XR est la vitrine de la famille et dispose à ce titre d'un équipement somptueux : amortisseur Fox Float X2 et fourche 36 en 170 mm de débattement, roues Mavic, transmission Sram X01, bref que du bon. Un montage prêt à courir au plus haut niveau et qui lui permet d'être très bien placé en termes de poids dans la catégorie.

POSITION : TOP > La position du Mondraker est une référence ! En descente, on a un cintre super large (800 mm) monté sur une potence de 35 mm qui offre un poste de pilotage aux petits oignons. Et pour la montée, le tube de selle assez redressé offre une excellente position.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Ce Dune est tout bonnement excellent dans les épingles super raides et engagées. L'angle de chasse ouvert, le boîtier de pédalier bas et la potence très courte permettent de se lancer dans les difficultés sans frémir. En outre, malgré son empattement important, ce bike sait rester maniable dans les enchaînements de virolos via de bons changements d'angle dus à une suspension qui durcit assez vite sur sa course et à une tenue sur l'angle impeccable.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Ici, on craignait que le passage au carbone rende le Dune trop exigeant, comme c'est parfois le cas. Certes, il demande un peu plus de présence, du fait d'une plus grande rigidité, mais il sait rester humain à piloter. La rigidité est bien gérée et l'excellent travail des suspensions compense, à tel point que les grandes courbes sont le gros point fort du Mondraker. Il offre un grip sur l'angle hallucinant assorti d'une énorme sensation de sécurité. Un régal. Quel que soit l'état du terrain, le bike reste précis et bien accroché au sol. Une arme en grandes courbes.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Le Dune 2015 excellait dans ce domaine grâce à une stabilité parfaite, mais le confort était perfectible. Dans cette configuration, non seulement la stabilité reste hors norme, mais en plus le confort devient vraiment extra. L'amortisseur efface le terrain avec une efficacité redoutable, le bike colle au sol et encaisse les plus gros impacts sans broncher, c'est parfait. On file droit en toute sérénité, c'est le top !

FRANCHISSEMENTS : TOP > Aucun souci quand il faut se lancer dans du raide avec le Mondraker, la fourche ne plonge pas, le top tube long et la potence ultra courte sont une arme anti OTB, c'est vraiment parfait.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Encore une fois, la stabilité fantastique du vélo fait des ravages dans ce domaine, tout comme son incroyable adhérence de l'arrière. L'amortisseur fait un boulot fantastique, la roue arrière est une véritable ventouse et offre une adhérence extra qui permet les freinages les plus audacieux.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Le rendement du Dune est vraiment très bon, on est à deux doigts du top ici. Le bike semble plus nerveux que la version alu, plus prompt à relancer et malgré un amortisseur dénué de système type Pro Pedal. La suspension n'est pas sensible au pédalage et cela n'altère pas les performances du vélo. En montée technique, ce n'est pas le plus maniable, mais sa motricité sans faille permet de se sortir de tous les passages techniques avec brio.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BONNE > Avec son caractère bien trempé, le Dune reste plutôt un bike d'attaquant, mais ses excellentes suspensions, sa géométrie et son énorme stabilité le rendent plutôt facile à prendre en main.

EN CONCLUSION
Ce nouveau Mondraker Dune Carbon XR a fait une très forte impression pendant ces tests. Le modèle alu était déjà apprécié des testeurs, mais ils ont adoré la version carbone. Le vélo réalise un sans-faute dans tous les domaines en descente grâce à sa géométrie bien sûr, mais aussi à une suspension arrière bluffante d'efficacité pour cette catégorie. À faire pâlir certains DH ! Elle apporte un grip phénoménal au bike et le brin de confort qui lui manquait jusque-là. L'un des favoris des testeurs !

DÉBAT. 160 MM

DÉBAT. 160 MM

27,5"

4300 €

14,10 KG SANS PÉDALES

Continental
PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

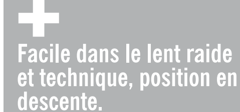
POSITION
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
FRANCHISSEMENTS
COMPORTEMENT AU FREINAGE
COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
PRÉCISION
ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI AIMENT LES TRAILS LENTS, BIEN TECHNIQUES, ASSORTIS DE FRANCHISSEMENTS COPIEUX.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium 6061/6066 / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RC3 Plus Prèc./Dét./Comp./Bloc. / **Longueur :** 216 mm / **Course :** 60 mm / **Débattement AR. :** 160 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 14,10 kg / **Potence :** NS BIKE Quantum / **Guidon :** NS BIKE Evidence Plus / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide R 180/180 / **Moyeux :** NS BIKE Rotary / **Jantes :** NS BIKE Enigma / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Hans Dampf 27.5x2.35 / **Dérailleur AR. :** SRAM GX / **Commandes :** SRAM GX / **Pédalier :** SRAM GX / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1185 mm / **Longueur des bases :** 426 mm / **Hauteur boîtier :** 335 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 70,5° / **Tube supérieur :** 575 mm / **Longueur tube direction :** 115 mm / **Hauteur du cintre :** 1040 mm



+ Facile dans le lent raide et technique, position en descente.

– Confort de l'arrière, poids

NS BIKES SNABB E1

NS Bikes possède une belle gamme couvrant toutes les disciplines gravity, mais pas la peine de chercher du XC… Les Snabb E sont les vélos dédiés à l'enduro, disponibles en trois modèles dont un beau carbone. Le Snabb E1 testé ici est le mieux équipé des modèles en alu. Il utilise une cinématique de suspension de type Horstlink et avec son cadre au sloping hyper prononcé (les haubans sont alignés au tube supérieur), il possède une bouille bien racée. Côté équipement, ce vélo offre un montage très complet : suspensions et tige de selle Rock Shox, freins et transmission Sram avec le groupe GX et un gros lot d'équipement maison. Par contre, en termes de poids, ce Snabb accuse un peu le coup et se place parmi les plus lourds de la catégorie.

POSITION : TRÈS BON > Le Snabb est un bike assez compact offrant une position qui met clairement l'accent sur la descente comme en témoignent la potence très courte (45 mm) et le cintre hyper large (800 mm) bien galbé. On est un peu moins à l'aise en montée à cause d'une position moins réussie pour pédaler, mais ça reste gérable.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Le Snabb offre des changements d'angle particulièrement vifs, mais il lui manque un soupçon d'adhérence pour en profiter pleinement. L'arrière a vite fait de partir en glisse dans les enfilades rythmées de petits virages. En revanche, il est impeccable à plus faible allure où il sait virer particulièrement court, y compris dans des épingles bien raides où sa position met vraiment en confiance.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : CORRECT > Le léger manque de grip ressenti dans les courbes à faible allure gagne ici en proportion. Sur l'angle, la suspension arrière ne filtre pas assez bien le terrain et cela entraîne des glissades parasites qui nuisent à l'efficacité (surtout si la courbe est truffée de racines ou autres réjouissances).

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : MOYEN > Nous n'avons pas non plus été convaincus dans les passages les plus cassants à cause d'un manque de confort. La roue arrière tape dans le terrain, générant des dérives difficiles à maîtriser qui rendent le vélo exigeant physiquement : le pilote n'est pas assez isolé du terrain et est trop secoué. Le Snabb talonne aussi assez facilement sur les gros impacts à cause d'une fin de course pas suffisamment freinée. Il manque de rigueur dans le rapide.

FRANCHISSEMENTS : TOP > En franchissement, on peut profiter d'un angle de chasse ouvert et d'un boîtier de pédalier assez bas pour se lancer sur des passages bien raides sans trembler.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : MOYEN > Ici, on se retrouve avec exactement les mêmes problèmes que dans les portions cassantes, à savoir un train arrière qui se balade. Le phénomène est peut-être même accentué ici par le transfert des masses, qui déleste la roue : cette dernière tape fort de l'arrière et rebondit, réduisant de beaucoup l'efficacité du freinage. Heureusement que la Pike assure au niveau adhérence à l'avant, mais ça ne suffit pas pour être serein sur des freinages violents.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Malgré son embonpoint, le Snabb se montre plutôt agréable en montée. Il manque d'un soupçon de nervosité, mais son rendement est bon grâce à une suspension arrière insensible au pédalage. D'autre part, il est particulièrement efficace en montée technique où son excellente maniabilité est un régal. C'est l'un des bikes les plus faciles dans les nombreuses épingles bien fermées de la montée des tests. Et comme sa motricité est au diapason, c'est un compagnon sympa en montée délicate.

PRÉCISION : BON > La précision est globalement assez bonne, mais l'arrière volage dans certains compartiments pénalise le Snabb dans ce domaine.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : CORRECT > Le bike offre une prise en main facile et sa bonne maniabilité joue en sa faveur, mais son net manque de confort dans les portions très cassantes le rend néanmoins assez exigeant.

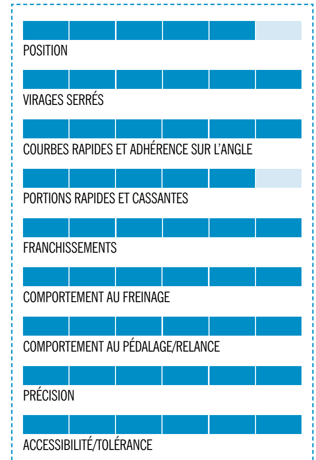
EN CONCLUSION

Ce NS Bikes Snabb E1 n'affiche pas un comportement de raceur. Il n'atteint pas les performances des références en termes de confort et de rigueur lorsque la vitesse augmente et n'invite donc pas à chasser le chrono. Il est par contre plus à l'aise lorsqu'il s'agit de se faufiler sur de petits trails assez lents, raides et techniques, où son excellente maniabilité et sa géométrie le rendent particulièrement efficace. Il ne craint pas non plus les franchissements copieux et sera donc un bon compagnon pour trail lent et engagé.



6599 € 12,95KG SANS PÉDALES

Continental
PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL



POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN VÉLO DOTÉ DE GROSSES PERFORMANCES EN BOSSES ET CAPABLE DE DESCENDRE TRÈS VITE QUAND MÊME !

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RT3 Préc./Dét./Comp./Bloc. **Longueur :** 190 mm / **Course :** 50 mm / **Débattement AR. :** 125 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RCT3 Préc./Dét./Comp./Bloc. / **Débattement :** 140 mm / **Poids constructeur :** 12,95kg / **Potence :** RMB / **Guidon :** RACE FACE Next / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO XT 180/180 / **Moyeux :** STAN'S Neo / **Jantes :** STAN'S ZTR Flow / **Cassette :** SHIMANO 11-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Minion DHR II 29x2.30 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** RACE FACE Turbine / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1145 mm / **Longueur des bases :** 455 mm / **Hauteur boîtier :** 332 mm / **Angle tube direction :** 66,5° / **Angle tube de selle :** 69,5° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du cintre :** 1040 mm



Maniabilité, adhérence sur l'angle, freinage, rendement.

–

Confort en terrain (très) exigeant pour le programme.

ROCKY MOUNTAIN INSTINCT 990 MSL BC EDITION

Cette année, Rocky envoie un Instinct BC Edition épauler l'Altitude en enduro. Les Instinct sont des all-mountain, mais la version BC Edition est un peu bodybuildée, permettant d'élargir son champ d'action. Ce vélo profite d'un cadre full carbone avec des points de pivot dont le diamètre a été augmenté pour 2016, Rocky Mountain annonçant 15 % de rigidité supplémentaire à la clé. Autre évolution discrète, mais bien sentie, la pose de graisseurs sur les biellettes afin de faciliter l'entretien. Sinon, on retrouve la cinématique de suspension Smoothlink et le fameux système Ride 9 permettant de jouer sur la géométrie et la suspension. Le montage de ce BC Edition est très soigné et lui permet d'être l'un des bikes les plus légers de la catégorie.

POSITION : TRÈS BON > Sur ce BC Edition, la potence est plus courte que sur les Instinct classiques et on gagne en agressivité, passant d'une position de pur all-mountain à une vraie position d'enduro. Comme le tube de selle est assez redressé sur les Rocky, on a la sensation d'être aux commandes d'un petit bike compact tout en conservant une position de pédalage homogène. Un compromis très réussi pour le programme.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Ceux qui pensent que les 29" sont forcément moins agiles que les 27.5" devraient essayer un bike comme ce BC Edition. Le Rocky est ultra vif et rapide dans les enchaînements de petits virages serrés, ses changements d'angle sont incisifs, l'accroche sur l'angle impeccable et on attaque sans arrière-pensée. Son boîtier de pédalier bas et son poids très contenu sont de sérieux atouts dans ce domaine… Il est également maniable à faible allure, y compris dans les épingles très fermées où il fait partie de ceux capables de virer le plus court.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Sur l'angle, ce vélo offre une adhérence excellente, les suspensions collent parfaitement les roues au sol, le bike est précis sur la trajectoire, on sent parfaitement le terrain. Pas de souci lorsque la piste se dégrade, le bike ne zippe pas, il reste imperturbable et n'est jamais trop technique à tenir.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > À haute vitesse, l'Instinct est ultra sain, on ne ressent jamais de mouvement parasite et on pilote dans une sérénité remarquable. Au niveau des suspensions, le bilan est très bon également : malgré son « petit » débattement arrière, ce BC Edition donnait parfois l'impression d'avoir plus de débattement que certains bikes de la catégorie à qui il rend pourtant de 20 à 30 mm de course. Le pilote n'est pas trop secoué, mais il manque un soupçon de confort pour donner le top ici.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Avec ses grandes roues, son angle de chasse ouvert pour un 29" et son boîtier de pédalier bas, on se délecte des passages raides et techniques au guidon de l'Instinct.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Au guidon de ce BC Edition, on profite pleinement d'une super stabilité et d'une adhérence impeccable de la roue arrière pour freiner le plus tard possible. Et comme les freins assurent à la fois en puissance et en endurance ça le fait super bien ! Un des gros points forts du bike.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TOP > L'Instinct est l'un des plus impressionnants de la catégorie au pédalage, profitant notamment d'un excellent rendement. Il fait déjà partie des références en all-mountain, et à notre avis son montage bodybuildé n'affecte que très très peu son rendement. Alors forcément, il est à l'aise en enduro ! Ajoutez à cela une motricité sans faille et une maniabilité à toute épreuve en montée technique, et vous obtenez un outil fabuleux dans ce registre.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Ce Rocky est l'un des vélos que les pilotes les moins aguerris ont préférés. Il est facile et très tolérant, à la fois stable et maniable et sa position homogène en fait un bike hyper facile à prendre en main.

EN CONCLUSION

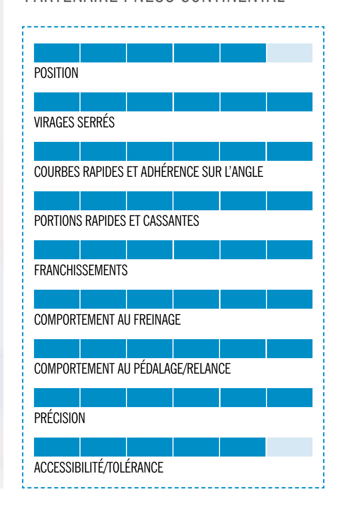
Ce Rocky Mountain Instinct BC Edition est sans aucun doute le bike le plus polyvalent de ce test. En montée ses performances sont dignes des meilleurs All-Mountain et en descente il joue dans le bon wagon. C'est un bike stable et maniable, offrant une grosse adhérence sur l'angle et au freinage et il n'y aura que sur des terrains très exigeants qu'il faudra rendre la main à son guidon. Un des coups de cœur des testeurs, y compris les moins expérimentés qui ont loué sa facilité.



7769 € 12,95 KG SANS PÉDALES



PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL



POUR QUI ?

POUR LES ENDURISTES EXIGEANTS, COMPÉTITEURS OU NON, QUI CHERCHENT DE LA PERFORMANCE DANS TOUS LES DOMAINES.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float X DPS Prèc./Dét./3 modes **Longueur :** 200 mm / **Course :** 55 mm / **Débattement AR. :** 145 mm / **FOURCHE :** FOX 36 Float RC2 Préc./Dét./Comp. B et H vit. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 12,95 kg / **Potence :** RMB / **Guidon :** RACE FACE SixC / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO XT 180/180 / **Moyeux :** STAN'S Neo / **Jantes :** STAN'S ZTR Flow EX / **Cassette :** SHIMANO 11-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Minion DHR II 27,5x2.30 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** RACE FACE Turbine / **Tailles dispo. :** XS/S/M/L/XL / **Taille :** 45 / **Empattement :** 1140 mm / **Longueur des bases :** 428 mm / **Hauteur boîtier :** 335 mm / **Angle tube direction :** 66,5° / **Angle tube de selle :** 70,5° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du centre :** 1040 mm



Polyvalence impeccable, suspensions, réglages possibles, compromis maniabilité/stabilité, efficace et ludique à la fois.



RAS

ROCKY MOUNTAIN ALTITUDE 790 MSL RALLY EDITION

Le Rocky Mountain Altitude 790MSL revient dans la catégorie avec quelques aménagements d'ordre matériel pour 2016. On retrouve le magnifique cadre 100 % carbone qui utilise toujours une cinématique de suspension de type Horstlink et le système de réglage Ride 9 qui permet de régler la géométrie et la progressivité de suspension arrière. Comme son nom l'indique, il offre au total neuf positions différentes grâce à un astucieux système où deux carrés s'emboîtent l'un dans l'autre de façon excentrée. Le 790 MSL est une version très haut de gamme avec des éléments Fox pour ses suspensions, un Float X derrière à commande au guidon et une 36 devant. Le groupe Shimano XT qui s'occupait déjà du freinage l'an dernier est désormais élargi à la transmission. Ce montage permet à l'Altitude d'être l'un des vélos les plus légers de la catégorie.

POSITION : TRÈS BON > Les bikes au top tube long se multiplient et les testeurs finissent par préférer la position qu'ils offrent, comme sur cet Altitude. On trouve également un tube de selle assez droit pour favoriser le pédalage et une potence courte (50 mm) associée à un cintre super large (800 mm) shapé à merveille pour avoiner en descente. Un très bon compromis.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Dans les petits virolos, ce Rocky est toujours aussi vif, incisif, précis, rapide et facile. Ses bases courtes et son boîtier de pédalier bas couplés à une fourche bien souple sur le tout début de course font des ravages dans cet exercice. Dans les épingles très fermées et bien raides, même constat, ça passe facile. Le top quoi. Sans conteste l'une des références dans ce domaine !

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Le Rocky excelle en petits virages et est tout aussi bon en grandes courbes, un domaine où il offre beaucoup de grip sur l'angle. Il est également super précis sans être pour autant trop exigeant : il ne réagit jamais vivement au relief et garde l'adhérence même quand le terrain se dégrade. Cet Altitude fait partie des vélos en carbone relativement souples, qui restent vraiment faciles à piloter, profitant d'un dosage parfait entre précision et tolérance.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > C'était déjà top dans ce domaine l'an dernier, et ça le reste. Le terrain est parfaitement filtré, que ce soit sur les petits chocs ou les gros impacts que le bike avale sans broncher. Le pilote est bien épargné et le vélo taille droit tout en étant facile et tolérant physiquement. C'est l'un des meilleurs dans ce domaine.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Réglé avec l'angle de chasse le plus couché, comme nous l'avons fait, l'Altitude excelle dans les passages raides et délicats. Le bike ne bute jamais, la fourche ne plonge pas, il y a vraiment de quoi sortir des passages bien trash facilement.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > L'Altitude fait partie des meilleurs de la catégorie au freinage : les freins assurent, l'adhérence est irréprochable (la roue arrière est fusionnée au terrain !) et la stabilité sans faille, avec une fourche qui ne plonge pas exagérément même lorsqu'on broie le frein avant. Un cocktail parfait pour repousser les limites.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TOP > C'est l'un des bikes qui a permis aux testeurs de réaliser leur montée la plus rapide. Il est super maniable en bosses, grâce à une motricité extra et à une suspension arrière qui gomme le terrain sans nuire au rendement. Le bike évolue super bien en terrain exigeant et on profite en prime de la commande de l'amortisseur au guidon des plus pratiques. En descente, le tableau reste idyllique, avec des relances hyper dynamiques.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Le Rocky est un bike vif mais assez facile à prendre en main. Il est confortable, à la fois stable et maniable, et sa rigidité bien dosée lui permet de rester tolérant. Ce n'est pas qu'une bête de compétition.

EN CONCLUSION

Cet Altitude Rally Edition peut se targuer d'un bilan assez fabuleux pour la discipline puisqu'en plus d'être excellent au pédalage, il se montre diablement efficace en descente. C'est un vélo super bien suspendu, adaptable à son style de pilotage, précis et rigoureux tout en restant bien fun à piloter. Il reste l'une des références de la catégorie. Un bike de race livré prêt à courir, mais qui se montre également extra à piloter en terrain montagneux et engagé. L'un des favoris des testeurs.

5999 €

13,75 KG SANS PÉDALES

Continental

PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

FRANCHISSEMENTS

COMPORTEMENT AU FREINAGE

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE

PRÉCISION

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN BIKE SUPER HOMOGÈNE ET À L'AISE SUR UN LARGE PANEL DE TERRAINS.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RC3 Plus **Longueur :** 215 mm / **Course :** 60 mm / **Débattement AR. :** 155 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 13,75 kg / **Potence :** RACE FACE Turbine / **Guidon :** RACE FACE / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO SLX 180/180 / **Moyeux :** SRAM / **Jantes :** EASTON AR 27 / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Minion DHR2 27,5 x2.30 / **Anti-dérail. :** E-THIRTEEN / **Dérailleur AR. :** SRAM GX / **Commandes :** SRAM GX / **Pédalier :** RACE FACE Aeffect / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 42 / **Empattement :** 1160 mm / **Longueur des bases :** 431 mm / **Hauteur boîtier :** 355 mm / **Angle tube direction :** 65° / **Angle tube de selle :** 70,5° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 105 mm / **Hauteur du cintre :** 1040 mm



Stabilité, confort, position, précision, freinage.



RAS.

SANTA CRUZ NOMAD C

Cette année, ce n'est pas un Bronson, mais un Nomad qui vient se frotter au Spécial Test, un vélo au programme plus tranché puisque le Bronson couvrait à la fois l'enduro et le all-mountain. Comme les autres bikes carbone de la gamme Santa Cruz, le Nomad est disponible en deux versions de cadre : C et CC (le C étant un poil plus lourd, car disposant de fibres de moins bonne qualité que le CC). Pour ce qui est de la rigidité, il n'y a pas de différence entre les deux versions. Bien entendu, le Nomad utilise la suspension VPP chère à Santa Cruz, à point de pivot virtuel. Du point de vue de la conception, on note que les biellettes du bike sont équipées de graisseurs, hyper pratique pour l'entretien. Enfin, au niveau du montage, notre Nomad était bien complet avec tous les accessoires du parfait enduriste.

POSITION : TOP > Les testeurs se sont trouvés bien mieux installés aux commandes du Nomad qu'aux commandes du Bronson. La potence est juste assez courte (70 mm), mais le cintre est très large (800 mm) et super bien galbé, offrant une très bonne position en descente. En ce qui concerne le pédalage, c'est parfait avec un tube de selle pas trop incliné qui laisse un bon confort dans les longues ascensions. Un super compromis pour le programme.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Dans ce registre, on trouve des bikes plus vifs et plus précis de l'avant : le Nomad a une légère tendance au sous-virage, ce que nous avons ressenti en enchaînant les talwegs que suivait notre trail de descente. En revanche, il est vraiment excellent dans les épingles très raides où il se montre hyper facile et hyper sécurisant. On sent qu'il faut vraiment y mettre du sien pour partir en OTB, le Nomad est bien campé sur ses deux roues.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Pour souder en grandes courbes, le Nomad s'avère bien meilleur que le Bronson testé l'an dernier. Il se met très naturellement sur l'angle et tient vraiment le pavé une fois posé sur ses appuis. De plus, il est ultra précis sans être trop exigeant. On appréhende parfaitement le terrain, on est serein, on ne se sent pas malmené quand le terrain se dégrade. Parfait.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Certes, il y a des vélos plus prompts que le Nomad à prendre naturellement de la vitesse, mais ce dernier est par contre ultra stable. C'est un bike très sécurisant, imperturbable à haute vitesse, qui distille en prime un excellent confort. La suspension arrière travaille bien et se montre notamment plus progressive en fin de course que sur le Bronson. Ce Nomad est plus rigoureux et encaisse mieux les gros impacts.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Le vélo est plutôt à l'aise dans les portions bien raides, notamment grâce à un boîtier de pédalier bas et à un angle de chasse ouvert qui favorisent la stabilité dans la pente.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > L'énorme stabilité du Nomad fait des ravages dans ce domaine : même quand le freinage est défoncé, le bike reste bien en ligne avec une roue arrière qui colle parfaitement au terrain. Comme les freins assurent également en puissance et en endurance, on peut bien retarder ses freinages, c'est parfait.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TOP > C'est la bonne surprise. Alors que l'on s'attendait (logiquement) à un comportement moins bon que le Bronson au pédalage, le Nomad nous a finalement fait meilleure impression. C'est un bike facile qui progresse toujours avec beaucoup de fluidité même quand le sol est peu roulant. Il motrice bien en montée technique et se montre maniable dans les épingles. La polyvalence est bien au rendez-vous.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Le Nomad est rigide et demande tout de même une bonne technique de pilotage, notamment dans les zones en dévers truffées de racines où il faut bien le tenir. Mais sa stabilité et son confort tempèrent un

EN CONCLUSION

Pour de l'enduro, le Nomad est plus performant que le Bronson testé l'an dernier. Il est certes un peu moins maniable, mais se montre nettement plus efficace dans la plupart des autres domaines de la descente sans être moins bon au pédalage, au contraire. En descente, il est plus stable, plus confortable et offre une meilleure adhérence sur l'angle et au freinage. Au pédalage, il fait aussi meilleure impression grâce en partie à une super position. C'est sans conteste le meilleur choix possible pour le programme chez Santa Cruz, un excellent bike !

DÉBAT. 150 MM

DÉBAT. 160 MM

27,5"

4499 € 13,90 KG SANS PÉDALES

Continental
PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

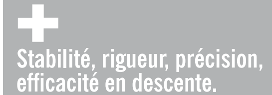
POSITION
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
FRANCHISSEMENTS
COMPORTEMENT AU FREINAGE
COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
PRÉCISION
ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT RIGUEUR ET GROSSES PERFORMANCES EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium + Carbone / **AMORTISSEUR :** FOX Float X Prèc./Dét./3 modes **Longueur :** 200 mm / **Course :** 55 mm / **Débattement AR. :** 150 mm / **FOURCHE :** FOX 36Float FIT4 Préc./Dét./3 modes / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 13,90 kg / **Potence :** SARACEN / **Guidon :** KORE Mega / **Selle :** KORE / **Tige de selle :** KIND SHOCK / **Freins :** SHIMANO 180/180 / **Moyeux :** NC / **Jantes :** KORE Mega / **Cassette :** SHIMANO 11-40 / **Pneus d'origine :** WTB Vigilante 27,5 x2.30 / **Anti-dérail. :** GAMUT / **Dérailleur AR. :** SHIMANO XT / **Commandes :** SHIMANO XT / **Pédalier :** SHIMANO XT / **Tailles dispo. :** 15''/17''/19' / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1165 mm / **Longueur des bases :** 433 mm / **Hauteur boîtier :** 333 mm / **Angle tube direction :** 65,5 ° / **Angle tube de selle :** 67° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 115 mm / **Hauteur du centre :** 1025 mm



Stabilité, rigueur, précision, efficacité en descente.

—

Position inconfortable en montée, freins inconstants.

SARACEN ARIEL ELITE 150

Cette année, c'est l'Ariel Elite 150 qui représente Saracen dans la catégorie enduro, une version mieux équipée que l'Ariel 151 testé l'an dernier. Les cadres sont par contre identiques, avec notamment un bel ensemble bras oscillant carbone/triangle avant alu et une suspension bras oscillant monopivot avec ensemble biellette/basculeur. En termes d'équipement, le montage reste bien cohérent pour le programme avec deux disques en 180 mm de diamètre, une transmission en monoplateau et de belles suspensions Fox (une 36 devant et un excellent Float X derrière). Seule la tige de selle télescopique à commande sous la selle nous a un peu gênés, c'est bien moins pratique qu'une commande au guidon…

POSITION : BON > La position progresse avec l'adoption d'une potence 20 mm plus courte que celle de l'an passé (50 mm), qui offre un meilleur agrément de pilotage en descente (et colle mieux avec le top tube assez long du bike). L'assise est plutôt portée sur l'arrière, ce qui favorise le comportement en descente, mais qui ne rend pas le Saracen hyper agréable à rouler en montée raide. La position manque un peu de polyvalence.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > L'Ariel est particulièrement facile dans les épingles bien raides où sa géométrie fait des merveilles. Dans les enfilades de virolos, il n'est pas aussi vif et maniable que les meilleurs, mais ses changements d'angle restent assez rapides pour ne pas lâcher trop de secondes dans les secteurs étriqués.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > Le Saracen préfère les grandes courbes rapides où il se montre très précis, tout en restant bien tolérant grâce à une rigidité bien dosée. Ce bike est un vrai rail une fois sur l'angle, avec une adhérence difficile à prendre en défaut quel que soit l'état du terrain. Les roues restent rivées sur la trajectoire et l'on se jette en courbe en pleine confiance. Très efficace face au chrono.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Dès qu'il s'agit d'aller vite, le Saracen répond présent. C'est un bike archi stable dont le confort est certes un peu plus rugueux que la moyenne, mais qui conserve toujours beaucoup de vitesse et beaucoup de précision. C'est donc un poil plus physique qu'avec certains, mais diablement efficace face au chrono une fois de plus. Ça envoie, un super outil pour tomber des temps dans le rapide. Il est d'ailleurs nettement plus efficace avec le Float X qu'avec le Float classique comme nous l'avions testé l'an dernier. Plus gaillard, plus précis, plus rapide en somme.

FRANCHISSEMENTS : TOP > On se laisse aller sans réfléchir dans les passages raides avec l'Ariel. Boîtier de pédalier bas, angle de chasse ouvert et top tube long sont autant de paramètres qui facilitent la tâche.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Ici, c'est le comportement des freins qui lui coûte le top. Ce sont pourtant les mêmes que l'an dernier, mais cette fois ils se sont montré inconstants et parfois même limite en endurance et en puissance. Dommage, car le bike est très stable, assez confortable et offre un excellent grip. Tout était réuni pour planter des freinages bien tardifs !

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : CORRECT > Au niveau du rendement pur, le Saracen est dans le coup, la suspension ne bronche pas au pédalage et le bike répond assez bien aux coups de pédales. Mais deux facteurs le pénalisent en montée : son unique plateau en 34 dents (qui demande un peu de débauche de puissance) et surtout sa position peu adaptée aux longues ascensions, qui le pénalise en termes de maniabilité dans les épingles raides et fermées. On pédale sur l'arrière du bike, délicat à gérer quand la pente s'énerve. Dommage, car par ailleurs il motrice bien dans le technique.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Il ne manque qu'un soupçon d'agrément supplémentaire en montée pour que l'Ariel passe à top dans ce domaine. En descente, sa prise en main est facile et son compromis maniabilité/stabilité très réussi. Mais c'est un bike délicat à gérer en montée technique pour ceux qui veulent faire de l'enduro « montagnard ».

EN CONCLUSION

Dommage que cet Ariel Elite 150 déçoit un peu au pédalage, car il avait de sérieux arguments pour faire très mal dans le programme. En descente, hormis des freins un peu justes, le bilan est excellent et le Saracen se montre particulièrement rapide et efficace. C'est un vélo super bien suspendu qui offre une rigueur sans faille et une précision impeccable à haute vitesse, y compris sur l'angle. Ici, l'efficacité prime sur le confort, mais vraiment, le bike dépote sacrément face au chrono.

DÉBAT. 160 MM

DÉBAT. 145 MM

27,5+"

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

5299 € 14,05 KG SANS PÉDALES

Continental

PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

FRANCHISSEMENTS

COMPORTEMENT AU FREINAGE

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE

PRÉCISION

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES ENDURISTES QUI ROULENT ESSENTIELLEMENT SUR DES TERRAINS TRÈS DIFFICILES FARCIS DE RACINES ET DE ROCHERS… MAIS PAS QUE !

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 3 ans (ext. à 5) / **CADRE :** Carbone/Aluminium / **AMORTISSEUR :** FOX Nude Prèc./Dét./DPS. **Longueur :** 215 mm / **Course :** 57 mm / **Débattement AR. :** 160 mm / **FOURCHE :** FOX 36 Float FIT4 Préc./Dét./ CTD / **Débattement :** 145 mm / **Poids constructeur :** 14,05 kg / **Potence :** SYNCROS XM 1.5 / **Guidon :** SYNCROS AM 1.5 / **Selle :** SYNCROS / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO SLX 203/180 / **Moyeux :** SYNCROS / **Jantes :** SYNCROS X-40 Plus / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Nobby Nic 27.5x2.80 / **Anti-dérail. :** SCOTT / **Dérailleur AR. :** SRAM GX / **Commandes :** SRAM GX / **Pédalier :** SRAM GX1 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 41 / **Empattement :** 1180 mm / **Longueur des bases :** 452 mm / **Hauteur boîtier :** 330 mm / **Angle tube direction :** 66,5° / **Angle tube de selle :** 68° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 105 mm / **Hauteur du cintre :** 1040 mm



Facilité, adhérence, confort, efficacité en terrain technique, freinage, rendement.

–

Grip dans les virages à plat sur sol béton… et c'est tout !

SCOTT GENIUS LT710 PLUS

Scott fait partie des marques qui croient au nouveau standard de roue en 27.5, ce qui amène ce Genius LT710 Plus à épauler le Genius LT classique dans cette catégorie enduro. Ce sont deux vélos quasiment identiques, possédant le même triangle avant, les mêmes réglages et le même équipement, mais le LT710 Plus passe au standard Boost pour accepter les jantes en 27.5" chaussées de pneus en 3". Avec les gros pneus, on arrive à un diamètre final très proche de celui d'une roue en 29". Par rapport au modèle classique, cette version prend 700 g sur la balance.

POSITION : TRÈS BON > Le poste de pilotage est parfait pour la descente avec un cintre bien large (780 mm) et une potence courte (55 mm), mais comme souvent chez Scott, l'angle de selle renvoie pas mal sur l'arrière au pédalage. Tout rentre dans l'ordre en prenant soin d'avancer la selle sur le chariot.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Dans les petits virages à très basse vitesse, le vélo manque un peu de vivacité. Par contre, dès qu'il y a plus de rythme c'est nettement mieux, les changements d'angle sont vifs et les virolos peuvent s'enchaîner sur un gros rythme. On peut se reposer sur une énorme adhérence pour mettre un peu plus d'angle qu'à l'accoutumée. Le Genius est également parfait dans les épingles bien velues où il permet de virer en gardant du rythme.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > On était à deux doigts du top, car sur l'ensemble de la descente, à deux virages près, la copie était parfaite. Le bike tient super bien le pavé sur l'angle, il est complètement insensible aux racines ou petites pierres et est à la fois précis et super tolérant, vraiment impeccable. Mais il a fallu deux virages à plat sur sol béton pour qu'il perde le top. Effectivement, lorsque le sol est très dur, le bike est un peu fuyant sur l'angle. Rien de dramatique, mais il dérive gentiment tout au long du virage, pas génial face au chrono.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Le Genius classique est déjà top dans cette rubrique, mais là c'est « top plus », c'est-à-dire que l'on va au moins aussi vite, mais en ayant la sensation d'être plus facile, d'avoir plus de marge en termes de pilotage. Le bike gomme tout dans un confort vraiment incroyable, car non seulement les suspensions font du très bon boulot, mais le pneu assure un lien avec le sol sans pareil. Juste génial !

FRANCHISSEMENTS : TOP > Les gros pneus basse pression qui épousent la moindre aspérité, la moindre racine pour apporter un feeling incroyable avec l'adhérence c'est tout bonus ! Un sacré outil dans le très technique.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Ce Genius Plus offre justement l'énorme grip de la roue arrière qui manque au modèle classique. À son guidon on peut planter de très gros freinages bien tardifs, les freins assurent en puissance et la surface de contact des pneus avec le sol fait le reste. Le vélo nous recouvrait les mollets de terre, un régal ! Et puis comme le confort et la stabilité sont au rendez-vous, le bilan est vraiment parfait.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TOP > On a eu du mal à le croire, mais le verdict du chrono l'atteste : malgré un petit embonpoint sur la balance, le Genius LT Plus est super efficace au pédalage et nous a permis de réaliser l'une de nos montées les plus rapides. Alors effectivement, il y a plus nerveux en relance, mais en termes d'efficacité en montée technique, ce vélo n'a pas beaucoup de rivaux. C'est une vraie machine de guerre dans le technique, il ne bute jamais et fait preuve d'une motricité hors norme. On garde en prime très facilement la vitesse (comme sur un 29") et on peut pédaler continuellement sans se soucier du terrain.

PRÉCISION : TRÈS BON > Il n'y a qu'à haute vitesse et sur les petites pierres roulantes que l'on a une vague sensation de flottement, mais qui n'impacte pas les perfs !

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Rarement un bike a autant fait l'unanimité en plus de 10 ans de tests, du débutant au rideur confirmé ! Ce vélo facilite la vie en terrain délicat sans pénaliser quand c'est facile.

EN CONCLUSION

Le mot qui revient le plus souvent dans la bouche des testeurs qui descendaient du Genius LT Plus était : facile. Et c'est vraiment le point fort du bike, qui vous met à l'aise partout : les dévers plein de racines ne sont plus un souci, les pierres qui traînent non plus, en fait, plus le terrain est exigeant et plus ce vélo vous facilite la vie. Pour de l'enduro engagé sur des terrains difficiles, ce Genius est parfait ! En compétition, ce sera moins flagrant et cela dépendra vraiment du profil du terrain, mais nous sommes certains qu'il y a des terrains où il pourra être le bon choix !

DÉBAT. 165 MM

DÉBAT. 170 MM

27,5"

5299 € 13,35 KG SANS PÉDALES

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

FRANCHISSEMENTS

COMPORTEMENT AU FREINAGE

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE

PRÉCISION

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES PILOTES QUI CHERCHENT UN BIKE COMPLET, PERFORMANT DANS TOUS LES DOMAINES DE L'ENDURO.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 3 ans (ext. à 5) / **CADRE** : Carbone/Aluminium / **AMORTISSEUR** : FOX Nude Prèc./Dét./DPS. **Longueur** : 215 mm / **Course** : 58 mm / **Débattement AR.** : 165 mm / **FOURCHE** : FOX 36 Float FIT4 Préc./Dét./ CTD / **Débattement** : 170 mm / **Poids constructeur** : 13,35 kg / **Potence** : SYNCROS XM 1.5 / **Guidon** : SYNCROS AM 1.5 / **Selle** : SYNCROS / **Tige de selle** : ROCK SHOX Reverb / **Freins** : SHIMANO SLX 203/180 / **Moyeux** : SYNCROS / **Jantes** : SYNCROS X-23 / **Cassette** : SRAM 10-42 / **Pneus d'origine** : SCHWALBE Nobby Nic 27,5 x2.35 / **Dérailleur AR.** : SRAM GX1 / **Commandes** : SRAM GX1 / **Pédalier** : SRAM GX1 / **Tailles dispo.** : S/M/L / **Taille** : 44 / **Empattement** : 1185 mm / **Longueur des bases** : 440 mm / **Hauteur boîtier** : 334 mm / **Angle tube direction** : 65,5° / **Angle tube de selle** : 68° / **Tube supérieur** : 590 mm / **Longueur tube direction** : 110 mm / **Hauteur du cintre** : 1035 mm



Confort, stabilité, adhérence sur l'angle, tolérance.

–

Grip de l'arrière perfectible au freinage.

SCOTT GENIUS LT 710

Complètement remanié en 2014, le Scott Genius LT évolue en douceur depuis. C'est un vélo qui possède une cinématique de type quadrilatère déformable et dont la suspension est pilotable depuis le guidon via une télécommande, permettant de régler le débattement en roulant. Notez d'ailleurs que cette commande gère simultanément la fourche et l'amortisseur, et qu'elle permet aussi de bloquer l'ensemble. En plus de ces paramètres, le Genius LT dispose également d'un réglage de la géométrie grâce à une petite pièce réversible sur la biellette. Sur ce LT710, le cadre est en carbone, mais le bras reste en aluminium. Enfin, niveau montage, ce Scott a tous les arguments pour affronter les rigueurs du programme.

POSITION : TRÈS BON > Guidon très large (770 mm) et potence très courte (55 mm), la position du Scott est dans l'air du temps. Le guidon Syncros du Genius est très droit et très plat (un peu trop pour certains testeurs), mais on conserve néanmoins une bonne hauteur de pilotage grâce aux entretoises sous la potence. En revanche, l'angle de selle renvoie un peu trop le pilote sur l'arrière, il ne faut donc pas hésiter à avancer la selle sur le chariot pour conserver un bon confort de pédalage.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Dans les parties très sinueuses, le Scott est maniable et fait preuve d'une vivacité en nette progression par rapport à l'an dernier. Les suspensions semblent plus freinées en compression, le bike s'affaisse moins sur les appuis et les changements d'angle sont plus dynamiques. On gagne aussi en précision sur les trajectoires. En épingles raides et engagées, il se montre toujours d'une facilité exemplaire.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TOP > L'arrivée de réglages de compression basse vitesse sur la fourche du Scott lui fait le plus grand bien cette année. On gagne nettement en précision, on sent mieux ses appuis sur le sol, la fourche pousse plus fort sur le terrain et le bike est nettement plus sain sur l'angle. On se lâche plus volontiers et enfin on profite davantage de son excellente géométrie. Voilà le Genius au niveau des meilleurs dans ce domaine.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > L'an dernier, on louait le confort et la stabilité du Scott, mais on trouvait la suspension un peu trop linéaire. Cette année tout rentre dans l'ordre : les suspensions sont un poil plus fermes, ce qui ne rend pas le vélo forcément moins confortable, mais lui permet d'être bien plus rigoureux et rapide dans le cassant. On va moins facilement au fond du débattement, c'est plus sécurisant. Le Genius LT s'est même montré parfait sur la réception du (gros) saut facultatif. Des progrès évidents.

FRANCHISSEMENTS : TOP > Le Scott se montre facile dans les évolutions à basse vitesse dans les passages très raides. Et là encore, avec sa fourche dorénavant réglable en compression, on conserve une meilleure assiette dans les zones difficiles. L'excellente géométrie du vélo fait le reste.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Encore une fois, la fourche plus ferme que l'an dernier améliore le comportement du Scott sur les gros freinages. En plongeant moins, elle permet d'avoir une meilleure adhérence sur l'arrière, mais sans que l'on atteigne celle distillée par les meilleurs. Sinon, la stabilité et le confort sont toujours irréprochables, et l'on apprécie au passage l'apport de puissance du disque en 200 mm devant.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Cette année, le Genius LT est en monoplateau et Scott a eu la bonne idée de mettre un 30 dents qui apporte pas mal d'agrément en montée technique. La commande au guidon est très pratique et on profite d'un très bon rendement, mais sans atteindre la nervosité des meilleurs. En revanche, le bike motrice bien et se montre facile dans les passages délicats truffés de racines, mais manque un peu de maniabilité et de vivacité dans les épingles bien fermées en montée.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Avec sa stabilité et son confort, le Scott se montre particulièrement facile d'accès, c'est un vélo parfait pour de longues journées de ride en terrain difficile.

EN CONCLUSION

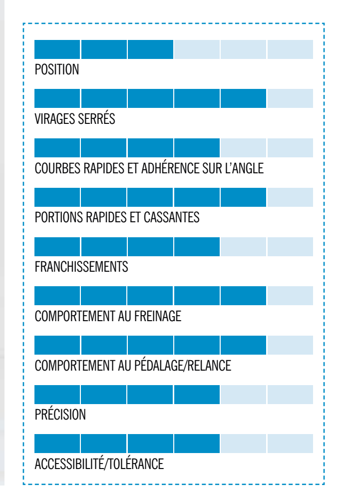
L'an dernier, on plébiscitait le Genius LT pour son confort et sa stabilité, qui en faisaient un vélo hyper facile et agréable en terrain cassant, mais nous lui reprochions son manque de dynamisme à cause de suspensions trop libres en compression. Cette année, on semble avoir été écoutés, le bike est plus ferme, plus vif et plus fun dans le sinueux, tout en conservant son excellent confort en terrain difficile. Ces améliorations permettent au Scott de faire un bond en avant en termes de performance pure, il devient diablement efficace.



3260 € 13,95 KG
SANS PÉDALES



PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL



POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN BIKE ABORDABLE ET ULTRA CONFORTABLE POUR S'AMUSER EN ENDURO.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch RT3 Prèc./Dét./Comp./Bloc. **Longueur :** 216 mm / **Course :** 60 mm / **Débattement AR. :** 180 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 13,95 kg / **Potence :** REVERSE / **Guidon :** REVERSE RCC 750 / **Selle :** REVERSE / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide RS 180/180 / **Moyeux :** REVERSE / **Jantes :** REVERSE 650B / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** CONTINENTAL Trail King 27.5 x 2.20 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** SRAM X1 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 45 / **Empattement :** 1170 mm / **Longueur des bases :** 440 mm / **Hauteur boîtier :** 345 mm / **Angle tube direction :** 65,5° / **Angle tube de selle :** 71° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 125 mm / **Hauteur du cintre :** 1060 mm



Confort, rapport prix/équipement, adhérence.

—

Stabilité perfectible, position « 'spéciale »".

SOLID MAGIX X11

Dans sa petite gamme de bikes, Solid possède un gros enduro bien gaillard doté de 180 mm de débattement à la roue arrière : le Magix. Ce vélo utilise un cadre alu doté d'une cinématique de suspension utilisant le principe du quadrilatère déformable, un système fiable et éprouvé. Bien qu'il se targue d'un débattement de freeride, le Magix possède un équipement bien conforme au programme de l'enduro, avec un très beau montage pour un tarif très bien placé : suspensions Rock Shox (fourche Pike RC et amortisseur Monarch Plus RT3), transmission Sram X01, freins Avid Guide et disques de 180 mm, tige de selle Reverb… Un sans-faute !

POSITION : CORRECT > Le Solid semble très compact lorsqu'on le prend en main, presque trop. On se sent un peu trop sur le guidon, ce qui est plus embêtant en descente qu'en montée (la selle s'éloignant du guidon une fois la tige relevée). Sinon, le poste de pilotage est réussi avec une potence courte (50 mm) et un guidon assez large (750 mm) et bien galbé.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Le Solid est un bike maniable qui s'est avéré très efficace dans les passages lents et sinueux. Il manque juste un peu de vivacité face aux meilleurs pour accrocher le top. L'adhérence est irréprochable, mais la suspension arrière travaille un peu bas dans le débattement, ce qui ne rend pas le vélo incisif dans les changements de cap. Aucun souci en revanche dans les épingles, même très fermées, le bike s'y positionne parfaitement et se montre hyper tolérant.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : BON > Le Magix ne s'inscrit pas hyper naturellement en virage et il ne faut pas hésiter à le brusquer un peu. Une fois sur l'angle, rien à dire niveau adhérence grâce à un très bon travail des suspensions qui collent bien les roues au sol. Mais là aussi, la suspension arrière travaille assez bas dans le débattement ce qui a pour effet d'ouvrir l'angle de chasse et de donner au vélo une légère tendance au sous-virage.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Au niveau du confort c'est parfait, le Solid encaisse le terrain sans broncher et se montre bien tolérant physiquement. Par contre, au niveau de la stabilité, le bilan est perfectible. Avec la position particulière du Magix, on a du mal à trouver un bon équilibre à haute vitesse, on est un peu trop sur le guidon, l'avant est très vif et ne met pas vraiment en confiance.

FRANCHISSEMENTS : BON > Dans ce domaine, la position particulière ne met pas non plus en confiance. La fourche ne plonge pas, l'angle de chasse est ouvert, et pourtant le Magix n'est pas facile à gérer dans les portions vraiment raides. On passe partout, mais pas avec la même sérénité qu'avec certains bikes exemplaires dans ce domaine.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Les freins du Solid se sont montrés très puissants et très constants, plus que les mêmes modèles montés sur d'autres vélos, probablement grâce à une purge plus consciencieuse. Quand le terrain est défoncé, le confort et l'adhérence de la roue arrière sont au rendez-vous, ce qui permet de freiner tard. Seule sa stabilité perfectible une fois de plus lui coûte le top.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Le Solid fait partie des enduros faciles à emmener, il ne pompe pas, fait preuve de bonnes relances et d'un assez bon rendement pour la catégorie. Il est également hyper facile et maniable dans les épingles raides en montée. Ici, la position qui nous a gênés en descente redevient un avantage. Le Magix ne cabre pas et s'avère efficace en montée technique.

PRÉCISION : BON > On sent ici un manque de précision à haute vitesse. Ce n'est pas très pénalisant dans la mesure où le gros confort et la tolérance du vélo rattrapent beaucoup de choses, mais il n'est pas aussi incisif que les meilleurs.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : BON > Avec son gros confort et sa bonne maniabilité, le Solid marque des points dans ce registre, mais sa position particulière demande une certaine habitude et le rend donc assez délicat à prendre en main.

EN CONCLUSION

Le Solid Magix X11 est un enduro qui peut se vanter d'un rapport prix/équipement très intéressant, car c'est l'un des vélos les moins chers de la catégorie tout en disposant d'un montage plutôt haut de gamme. Dans l'absolu, ses performances en enduro pur sont en deçà de celles offertes par les meilleurs, mais la prestation est tout de même très bonne dans nombre de domaines. C'est un vélo qui rend bien, vraiment très confortable et peu physique à rider, assez maniable et doté d'une bonne adhérence en courbe et au freinage, auquel il ne manque qu'un soupçon de rigueur et de stabilité.

DÉBAT. 150 MM

DÉBAT. 160 MM

29”

4299 €

14,45 KG
SANS PÉDALES

Continental
PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

POSITION
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
FRANCHISSEMENTS
COMPORTEMENT AU FREINAGE
COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE
PRÉCISION
ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI VEULENT UN BIKE TRÈS PERFORMANT EN MONTÉE COMME EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

CADRE : Aluminium M5 / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch Plus Prèc./Dét./Comp. **Longueur :** 216 mm / **Course :** 55 mm / **Débattement AR. :** 150 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 14,45 kg / **Potence :** SPECIALIZED / **Guidon :** SPECIALIZED / **Selle :** SPECIALIZED / **Tige de selle :** SPECIALIZED Command Post IR / **Freins :** AVID Guide R 200/180 / **Moyeux :** ROVAL / **Jantes :** ROVAL Traverse / **Cassette :** SRAM 10-42 / **Pneus d'origine :** SPECIALIZED Butcher / Purgatory 29x2.30 / **Dérailleur AR. :** SRAM X1 / **Commandes :** SRAM X1 / **Pédalier :** SRAM X1 / **Tailles dispo. :** M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1165 mm / **Longueur des bases :** 433 mm / **Hauteur boîtier :** 348 mm / **Angle tube direction :** 67,5° / **Angle tube de selle :** 70° / **Tube supérieur :** 565 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du cintre :** 1055 mm



Polyvalence, maniabilité, homogénéité, précision, rigueur.

–

Confort perfectible.

SPECIALIZED ENDURO ELITE 29

L'Enduro Elite 29 revient dans la catégorie avec quelques modifications, notamment au niveau de l'amortisseur où un Rock Shox Monarch Plus vient remplacer le Cane Creek Inline. On retrouve bien entendu la technologie FSR pour la cinématique de suspension, que l'on détaille dans la rubrique dédiée en début de mag. L'équipement de ce Specialized est de belle facture avec notamment une transmission Sram X1 associée à un plateau de 28 dents, un choix qui colle parfaitement à une pratique montagne, surtout en 29”. On applaudit bien fort, car les constructeurs ont bien souvent tendance à mettre de trop gros développements depuis l'avènement du monoplateau. Par ailleurs, on trouve une Pike RC à l'avant et bon nombre d'équipements maison pour un montage très complet et super adapté au programme.

POSITION : TRÈS BON > Le Specialized Enduro est assez haut de l'avant et c'est l'un des plus compacts de cette catégorie, presque trop pour pédaler confortablement. Par contre, la potence très courte (50 mm) et le cintre très large (785 mm) sont parfaits une fois le pilote debout dans les phases de descente. Ici, la part belle est faite à la descente, un choix qui se défend dans ce programme.

VIRAGES SERRÉS : TOP > L'Enduro s'est montré assez impressionnant dans le passage le plus sinueux du parcours. Il pivote super bien, notamment dans les petits virages qu'il faut négocier en glisse. Très maniable, facile dans les changements d'angle et les épingles, c'est un régal dans les virolos. Ce bike pulvérise les idées reçues sur le 29” !

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Avec son nouvel amortisseur, le Specialized fait un peu moins forte impression que l'année dernière. Le Cane Creek apportait une meilleure lecture de terrain et offrait un grip phénoménal à la roue arrière. Cette année, l'arrière est moins scotché au terrain, et si l'Enduro reste très bon pour enquiller de belles grandes courbes sur l'angle, il ne met pas autant en confiance que l'an passé.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Dans ce registre également, on perd un petit peu en performance. La suspension arrière réagit de façon plus sèche sur les petits impacts notamment, comme les successions de racines, ce qui vient un peu perturber le confort du vélo. Il devient un peu plus physique, moins tolérant. En revanche, aucun problème sur les gros chocs (y compris des réceptions [très] généreuses), l'Enduro reste extrêmement rapide et rigoureux. Néanmoins, l'amortisseur nous semble un peu trop chargé en compression basse vitesse pour des trails exigeants, les réglages qu'offrait l'Inline l'an dernier nous avaient permis d'obtenir un vélo plus confortable, plus facile à piloter.

FRANCHISSEMENTS : TRÈS BON > Le Specialized se montre facile et rassurant quand il faut enquiller des passages raides, mais pas autant que les références en la matière, car il est un peu trop compact.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > On apprécie vraiment la monte d'un disque de 200 mm de diamètre à l'avant qui apporte un soupçon de puissance supplémentaire bienvenu en 29”. On a donc une bonne puissance de freinage et une bonne adhérence qui permettent de freiner très tard, mais il manque encore un soupçon de stabilité face aux tout meilleurs pour passer à top. Rien de dangereux, mais on a parfois du mal à toujours bien garder l'arrière en ligne.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Cet Enduro garde une maniabilité incroyable en montées techniques, c'est un vrai jouet en bosses doté d'une motricité au top. En montée, il est super facile à emmener grâce notamment à un développement qui colle parfaitement au programme (sans que cela gêne le moins du monde en descente), mais en termes de rendement, il n'est pas au niveau des meilleurs de la catégorie. C'est un vélo efficace, mais moins nerveux que certaines petites bombes qui dépotent sévère à la montée.

PRÉCISION : TOP

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > L'Elite 29 est un vélo facile et très maniable qui conviendra à un large panel de rideurs mais sa petite perte de confort risque d'user davantage les pilotes les moins aguerris.

EN CONCLUSION

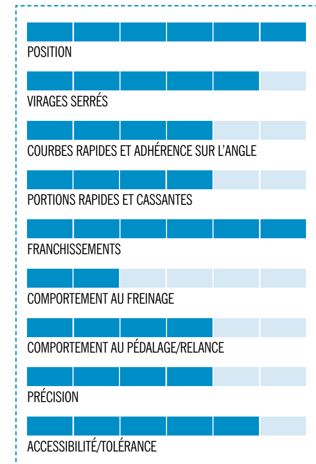
Le Specialized Enduro Elite 29” reste le bike très homogène que l'on connaissait, sans réel point faible. Il est super maniable, rapide, efficace au freinage et en montée. Par contre, alors qu'il faisait partie des références en termes de confort l'an dernier, il devient un poil plus exigeant cette année avec son nouvel amortisseur. Celui-ci n'offre pas l'amplitude de réglages qu'offrait le Cane Creek Inline et les settings de compression d'origine nous ont semblé un poil fermes, même avec la compression ouverte en grand.





Continental

PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL



SUNN KERN LT S1

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI VEULENT DÉBUTER EN ENDURO AVEC UNE BONNE BASE À MOINDRES FRAIS. UN BIKE À FAIRE ÉVOLUER AU FIL DE SES PROGRÈS.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium 6069 T6 / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Monarch R Prèc./Dét. **Longueur :** 215 mm / **Course :** 55 mm / **Débattement AR. :** 155 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Pike RC Préc./Dét./Bloc. / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 14,30 kg / **Potence :** SUNN / **Guidon :** SUNN / **Selle :** SUNN / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SHIMANO 180/180 / **Moyeux :** SUNN / **Jantes :** MACH 1 Neo Disc / **Cassette :** SHIMANO 11-36 / **Pneus d'origine :** HUTCHINSON Squale / Toro 27.5x2.35 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO SLX / **Commandes :** SHIMANO Deore / **Pédalier :** SHIMANO Deore / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 45 / **Empattement :** 1195 mm / **Longueur des bases :** 435 mm / **Hauteur boîtier :** 337 mm / **Angle tube direction :** 65,5 ° / **Angle tube de selle :** 71,5° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du cintre :** 1055 mm



Position et géométrie bien née, comportement dans le raide et lent, maniabilité, tarif.

—

Freinage, confort à haute vitesse.

2016 marque le retour de Sunn avec une gamme complète. Les Kern LT destinés à l'enduro utilisent un cadre en aluminium et une cinématique de suspension de type Horstlink. Il y a trois Kern LT dans la gamme, le S1 testé ici est le modèle d'entrée de gamme. À ce titre, l'équipement est assez simple, mais le prix est très raisonnable. On trouve un amortisseur Rock Shox Monarch R réglable en détente, une transmission Shimano Deore (avec dérailleur arrière en SLX) en double plateau sans anti-déraillement, des freins Shimano basiques, mais tout de même une belle tige de selle télescopique Rock Shox Reverb et une Pike RC devant. Un montage qui permet au Sunn de rester abordable, mais qui évidemment le pénalise en termes de poids.

POSITION : TOP > On est vraiment super bien installé sur ce Sunn. Le top tube long assorti d'une potence très courte (45 mm) et d'un guidon suffisamment large (750 mm) offrent un compromis idéal pour la discipline, en montée comme en descente. D'autant que le tube de selle assez droit offre un bon confort pour pédaler en bosses.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Le bike s'est montré maniable et facile dans les parties les plus lentes du parcours. Il est aussi impeccable pour tourner dans les épingles bien fermées, même si elles sont très raides. La géométrie est saine et on ne craint pas l'OTB fatal dans ce genre d'exercice. Ce Kern LT reste performant quand le rythme augmente en offrant de bons changements d'angle même si là, la vivacité de l'ensemble est perfectible.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : BON > À ce jeu, si la bonne géométrie, la super position et la fourche permettent d'entrer très fort en grandes courbes, le bilan se gâte rapidement, car le grip de l'arrière est plus précaire si le terrain est exigeant. La suspension n'offre pas toujours une lecture idéale de terrain et la roue arrière peine à bien rester collée au sol. Difficile alors de jouer le chrono. Avec un montage plus haut de gamme, tout devrait rentrer dans l'ordre, car la géométrie et la position sont réussies.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : BON > À haute vitesse, ce Kern est stable, mais il est pénalisé par son cruel manque de confort quand le terrain est très cassant, un point qui le rend particulièrement physique à piloter. Sur les successions rapides de chocs, l'amortisseur s'essouffle et ça peut se mettre à taper sévère de l'arrière. Heureusement, la fourche assure à merveille et permet de conserver une bonne vitesse, d'autant que la stabilité n'est pas mise en défaut. Mais il faut un peu de débauche physique !

FRANCHISSEMENTS : TOP > La fourche ne plonge pas, la position est nickel et l'angle de chasse bien ouvert. Vous ne craignez plus rien pour vous jeter dans le raide !

COMPORTEMENT AU FREINAGE : MOYEN > Le Sunn n'est pas l'outil idéal pour claquer de gros freinages : d'une part, la puissance des freins est assez moyenne, et d'autre part l'adhérence et le confort de l'arrière ne sont pas suffisants pour jouer à ce jeu. Ça tape, ça dribble et on est à la lutte dès que l'on veut vraiment attaquer. Difficile d'être efficace dans ce cas. Heureusement qu'il est stable et qu'il file droit…

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : BON > Le rendement est perfectible, mais le petit plateau offre un agrément sympa dans les portions raides et techniques, pas besoin de se mettre dans le rouge pour franchir les passages difficiles. On ressent un manque de nervosité face à certaines bombes de la catégorie, mais le Kern LT ne possède pas le même équipement que ces dernières. Il va de soi que le rendement doit-être meilleur sur les versions haut de gamme.

PRÉCISION : BON > Les réactions parasites de l'arrière à haute vitesse nuisent à la précision du bike, tant au freinage qu'à pleine vitesse en terrain cassant.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Avec son excellente position et sa géométrie réussie, le Sunn se prend en main très naturellement. Les défauts mis en avant au niveau du confort interviennent à un rythme élevé (qui met à mal l'amortisseur) auquel n'ira pas forcément le débutant.

EN CONCLUSION

Le Sunn Kern LT S1 est en toute logique en retrait niveau performance dans cette catégorie très relevée. Mais en tenant compte du fait que c'est le moins cher des enduros testés ici, la prestation offerte est des plus honorables, d'autant que ses défauts ne viennent pas du châssis, mais des composants qui l'équipent. C'est un bon achat pour débuter, un vélo qui pourra accompagner les progrès du pilote et être upgradé pour plus de performance. De meilleurs freins et un meilleur amortisseur arrière amélioreraient déjà sensiblement son comportement.

DÉBAT. 155 MM

DÉBAT. 160 MM

27,5"

8999 €

12,65 KG
SANS PÉDALES

Continental
PARTENAIRE PNEUS CONTINENTAL

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

FRANCHISSEMENTS

COMPORTEMENT AU FREINAGE

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE

PRÉCISION

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES COMPÉTITEURS TECHNIQUES QUI NE VEULENT FAIRE AUCUNE CONCESSION À LA PERFORMANCE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX Float X DPS Prèc./Dét./3 modes **Longueur :** 215 mm / **Course :** 63 mm / **Débattement AR. :** 155 mm / **FOURCHE :** FOX 36 Float FIT 4 Préc./Dét./ Comp. / 3 modes / **Débattement :** 160 mm / **Poids constructeur :** 12,65 kg / **Potence :** RACE FACE Turbine / **Guidon :** RACE FACE SixC Carbon / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCK SHOX Reverb / **Freins :** SRAM Guide RSC 180/180 / **Moyeux :** DT SWISS 240 / **Jantes :** DT SWISS EX 741 / **Cassette :** SRAM 10-40 / **Pneus d'origine :** MAXXIS High Roller II /Ardent 27.5x2.30 / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** RACE FACE SixC / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1190 mm / **Longueur des bases :** 444 mm / **Hauteur boîtier :** 350 mm / **Angle tube direction :** 65° / **Angle tube de selle :** 71,5° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du cintre :** 1025 mm



Précision, agressivité, efficacité, stabilité, rigueur, poids.



Exigeant techniquement et physiquement.

YETI SB6C

Le SB6C revient jouer dans la catégorie dans une magnifique version 30 th Anniversary du plus bel effet. Ce Yeti propose un cadre full carbone (biellette incluse) doté d'une cinématique de suspension très originale. En effet, si l'appellation SB est conservée, le principe de suspension est très différent des premières générations en 26''. L'excentrique sur lequel était fixé le bas du bras oscillant a été abandonné au profit d'une petite liaison glissière ne permettant qu'un déplacement vertical, à l'instar de qui est fait sur le DH de la marque. D'autre part, l'amortisseur n'est plus comprimé par la biellette supérieure, mais directement par le bras oscillant et l'on note que cette biellette est prise en chape dans le cadre pour offrir une rigidité maximale. Côté montage, difficile de se plaindre, d'autant que l'équipement choisi permet à ce SB6C d'être l'un des enduros les plus lights de ce test.

POSITION : TRÈS BON > La position fait la part belle à la descente avec une assise un peu sur l'arrière qui peut en gêner certains pour pédaler, surtout en montée raide. Sinon, c'est parfait pour la descente avec une bonne longueur en top tube et un super poste de pilotage. Le cintre est super large (810 mm) et la potence courte comme on aime (55 mm).

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Yeti est ultra vif, précis et léger, on se régale à son guidon dans les enfilades de virolos. Il est vraiment efficace dans ce compartiment du jeu avec une mise sur l'angle très saine et hyper précise, idéale pour se faufiler entre les arbres. Dans les épingles bien raides et bien fermées, le bilan reste impeccable, grâce notamment à un angle de chasse très ouvert.

COURBES RAPIDES ET ADHÉRENCE SUR L'ANGLE : TRÈS BON > On n'est pas loin du top dans ce registre, car le SB6C tient vraiment hyper bien sur l'angle, se montrant d'une précision sans faille. Malheureusement, il est hyper exigeant techniquement et pardonne trop peu les erreurs et/ou les approximations de trajectoires. Le Yeti colle au terrain grâce à un bon empattement, mais demande un bon bagage technique et un engagement de tous les instants pour être exploité à 100 %. Une exigence qui lui coûte le top.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Un vrai rail ! Il y a clairement plus confortable dans la catégorie (malgré des suspensions qui font super bien le job), car le Yeti reste très rigide et physique à exploiter. Mais peu de bikes peuvent se targuer d'être aussi stables : il taille droit, rien ne peut le dévier de sa trajectoire. Et malgré son côté physique et rugueux, il reste très sécurisant et invite à souder constamment.

FRANCHISSEMENTS : TOP > De l'angle et une fourche au top qui ne plonge pas, ça aide à ne pas bloquer et à être hyper efficace en franchissement.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Encore un domaine où l'énorme stabilité du vélo est un réel atout. Le bike reste en ligne quoiqu'il arrive et le grip est excellent. Les freins assurent à merveille également, et ici, comme pour d'autres, seul un confort perfectible lui coûte le top.

COMPORTEMENT AU PÉDALAGE/RELANCE : TRÈS BON > Le rendement pur est excellent pour la catégorie et le bike dépote sévère en relance, des atouts de taille face au chrono. En montée, si sa motricité est excellente, le SB6C manque de maniabilité dans les épingles bien fermées, car le poids du pilote est trop porté sur l'arrière quand c'est raide. Il ne grimpe pas moins vite grâce à son rendement génial, mais se montre moins joueur, moins agréable que nombre d'autres vélos dans ce domaine.

PRÉCISION : TOP > Une des références en la matière !

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : MOYENNE > On tient là le véritable point faible du SB6C : ce vélo est une bête de race, point à la ligne ! Il est très exigeant techniquement et physiquement, au point de ne pas se montrer agréable si on n'est pas à 100 %. Il faut taper dedans pour s'amuser, c'est le prix à payer pour une efficacité maximum !

EN CONCLUSION

Ce Yeti SB6C est une pure bête de compétition, conçue uniquement pour aller vite quitte à laisser de côté la facilité d'utilisation. C'est une F1 en vente libre, un régal sur les tracés rapides où sa stabilité est incroyable. Ce vélo invite à souder constamment et les compétiteurs présents parmi les testeurs ont réussi certains de leurs meilleurs chronos au guidon de ce bike. Par contre, les enduristes « montagnards » l'ont trouvé trop exigeant, trop usant physiquement pour de longues virées techniques.

GEOMETRIE

ENDURO

VOICI UN TABLEAU RÉCAPITULATIF POUR QU'IL VOUS SOIT PLUS FACILE DE COMPARER LES DONNÉES GÉOMÉTRIQUES DES VÉLOS D'UNE MÊME CATÉGORIE SANS AVOIR À PARCOURIR LES PAGES DU MAGAZINE POUR LE FAIRE.



	EMPATTEMENT	LONGUEUR DES BASES	HAUTEUR BOÎTIER	ANGLE DE CHASSE	ANGLE DE SELLE	TOP TUBE	HAUTEUR COLONNE	DÉBATTEMENT	POIDS	HAUTEUR DU GUIDON
CAVALERIE ANAKIN	1180 mm	430mm	336 mm	66,5°	72,5°	600 mm	115 mm	160 mm	14,35 kg	1045 mm
COMMENCAL META AM V4 RACE	1175 mm	430mm	335 mm	65°	70,5°	590 mm	110 mm	160 mm	13,90kg	1030 mm
CUBE STEREO 160 C:62 SL 27,5	1185 mm	430mm	355 mm	65,5°	72°	580 mm	125 mm	170 mm	12,30 kg	1020 mm
DEVINCI SPARTAN	1155 mm	430mm	340 mm	66°	70°	560 mm	115 mm	160 mm	13,30 kg	1050 mm
FELT VIRTUE 1	1145 mm	430mm	323 mm	68°	68°	585 mm	108 mm	140 mm	12,55 kg	1040 mm
FELT VIRTUE 1	1145 mm	430mm	323 mm	68°	68°	585 mm	108 mm	140 mm	12,55 kg	1040 mm
GIANT REIGN 1 27,5	1190 mm	430mm	340 mm	65°	67°	600 mm	95 mm	160 mm	13,40 kg	1045 mm
INTENSE TRACER T275 (KIT PRO)	1155 mm	430mm	340 mm	66°	70,5°	580 mm	114 mm	160 mm	12,85 kg	1035 mm
KONA PROCESS 153 DL	1165 mm	430mm	350 mm	66°	68°	590 mm	115 mm	160 mm	13,70 kg	1020 mm
LAPIERRE SPICY TEAM E :I	1195 mm	430mm	345 mm	66°	71,5°	590 mm	110 mm	160 mm	13,05 kg	1025 mm
MONDRAKER DUNE CARBON XR	1215 mm	430mm	338 mm	66°	70°	620 mm	110 mm	170 mm	12,90 kg	1040 mm
NS BIKE SNABB	1185 mm	430mm	335 mm	66°	70,5°	575 mm	115 mm	160 mm	14,10 kg	1040 mm
ROCKY MOUNTAIN ALTITUDE 790 MSL RALLY EDITION	1140 mm	430mm	335 mm	66,5°	70,5°	580 mm	120 mm	160 mm	12,95 kg	1040 mm
ROCKY MOUNTAIN INSTINCT 990 MSL BC EDITION	1145 mm	430mm	332 mm	66,5°	69,5°	580 mm	110 mm	140 mm	12,95kg	1040 mm
SANTA CRUZ NOMAD C	1160 mm	430mm	355 mm	65°	70,5°	580 mm	105 mm	160 mm	13,75 kg	1040 mm
SARACEN ARIEL ELITE 150	1165 mm	430mm	333 mm	65,5°	67°	600 mm	115 mm	160 mm	13,90 kg	1025 mm
SCOTT GENIUS LT 710	1185 mm	430mm	334 mm	65,5°	68°	590 mm	110 mm	170 mm	13,35 kg	1035 mm
SCOTT GENIUS LT 710 PLUS	1180 mm	430mm	330 mm	66,5°	68°	580 mm	105 mm	145 mm	14,05 kg	1040 mm
SOLID MAGIX X11	1170 mm	430mm	345 mm	65,5°	71°	580 mm	125 mm	160 mm	13,95 kg	1060 mm
ROCKY MOUNTAIN ALTITUDE 790 MSL RALLY EDITION	1140 mm	430mm	335 mm	66,5°	70,5°	580 mm	120 mm	160 mm	12,95 kg	1040 mm
SUNN KERN LT S1	1195 mm	430mm	337 mm	65,5°	71,5°	600 mm	120 mm	160 mm	14,30 kg	1055 mm
YETI SB6-C	1190 mm	430mm	350 mm	65°	71,5°	600 mm	120 mm	160 mm	12,65 kg	1025 mm


© Nico Joly



DH RACE / PARK

CETTE ANNÉE, ON A REGROUPÉ LES DH ET LES FREERIDE DANS UNE SEULE CATÉGORIE, NOTAMMENT CAR L'OFFRE DE PURS FREERIDE SE RÉDUIT DE PLUS EN PLUS AU PROFIT DE DH PLUS ABORDABLES.

D'autre part, pour une majorité de rideurs, ces vélos vont servir à la même chose, c'est-à-dire à s'amuser sur différents spots entre joyeux drilles. Tous les représentants de cette catégorie permettent de descendre à des vitesses déraisonnables, y compris ceux à vocation plus loisir. Et en réalité, peu de rideurs peuvent prétendre aller chercher les limites de ces bikes qui sont devenus de véritables armes. Ici, le challenge est surtout de trouver un vélo qui correspond à ses attentes : le compétiteur affuté qui a de grosses ambitions au niveau des résultats cherchera avant tout l'efficacité maximum, quitte à laisser de côté l'aspect ludique et se charger avec un vélo physique. A contrario, celui qui cherche un DH pour s'amuser en station avec ses potes lorgnera davantage vers un bike facile, maniable et si possible à l'aise en sauts pour relever de nouveaux challenges. Entre les deux, il y a le compétiteur un peu à court d'entraînement faute de temps, qui est en quête d'un vélo rapide, mais qui ne le fera pas trop souffrir physiquement. C'est dans cet esprit que nous avons testé ces armes, dans le but de dégager un type de comportement et vous aider à choisir en connaissance de cause, et non pas pour acheter le vélo à la mode en coupe du monde de DH.

CONDITIONS DU TEST

Tous les vélos sont testés avec les mêmes pneus gonflés à la même pression. Cette année, pour des problèmes de dates nous n'avons pas réalisé les tests au col de l'Arzelier, mais sur notre fameux 6-Trail, un parcours exigeant et complet qui permet de mettre en avant les défauts et les qualités des bikes. Raide et sinueuse, dans une bonne terre meuble, la première partie est agrémentée de nombreux sauts costauds, double, road gap, drops avec réception en freinage, sauts en aveugle, double en transfert avec très peu d'élan et passages de dalles calcaires bien raides… Une bonne mise en jambes avant d'enquiller une série de virages sans appuis et assez rapides entre les arbres. Puis on entre dans une partie très technique et très raide, avec son assortiment de virages serrés et glissants en dévers, le tout débouchant sur un drop de quatre mètres. Un enchaînement assez chaud où l'on flirte en permanence avec les limites de l'adhérence. La descente redevient alors très rapide avec des freinages défoncés et de gros virages à plat. On retrouve ensuite une partie très sinueuse et technique avant d'aborder une zone rapide très cassante truffée de cailloux. La fin de la descente est toujours très technique et très raide avec notamment un passage de trois dalles successives particulièrement engagé. Chaque bike a fait jusqu'à six fois le parcours.

PNEUS UTILISÉS : SPECIALIZED BUTCHER DH EN 2.5"

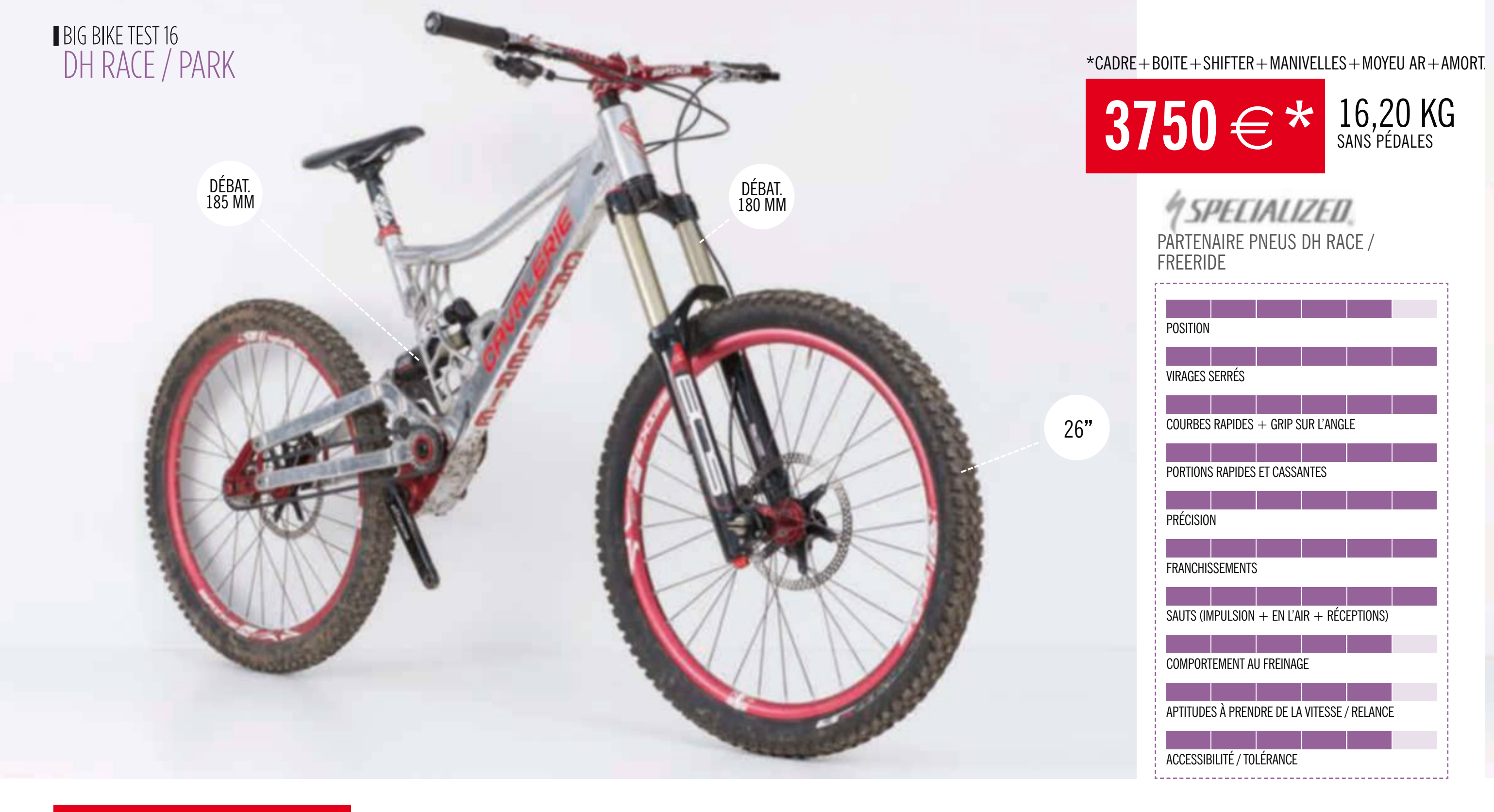


Pour ce programme, nous avons choisi le Specialized Butcher DH en 2.5", un pneu vraiment très performant que l'on a déjà utilisé par le passé et qui est conçu pour les conditions intermédiaires, parfait pour la saison de nos tests. De plus, leur poids très raisonnable malgré leur super résistance aux crevaisons ne plombe pas les vélos et est un sérieux atout en relance. Aucune crevaison à signaler pendant les tests alors que nous n'avions que 1,6 kg de pression à l'arrière et 1,7 kg à l'avant. Un exploit compte tenu du nombre de descentes que représentent ces tests. Sur le terrain, ces pneus offrent une accroche vraiment fabuleuse sur une grande majorité de surfaces, de la rocaille à la terre souple et humide en passant par la terre bien tassée. La gomme très tendre assure en terrain sec comme sur les racines ou les rochers humides et favorise une glisse toujours très progressive et facile à gérer. On n'a jamais de mauvaises surprises avec ce Butcher !

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Modèle AV	Dimensions	Pression	Poids	Modèle AR	Dimensions	Pression	Poids
Specialized Butcher DH	27,5x2,3	1,7 kg	1,3 kg	Specialized Butcher DH	27,5x2,3	1,7 kg	1,3 kg

WARNING ! Le poids s'entend sans pédales et avec les pneus choisis pour la catégorie. Tous les curseurs sont comparables uniquement dans la même catégorie.



POUR QUI ?

POUR LES FREERIDEURS EXIGEANTS QUI VEULENT UN VÉLO HYPER LUDIQUE, MAIS TOUT DE MÊME EFFICACE FACE À UN CHRONO.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR :** BOS Void Prèc./Dét./Comp. B et H vit. **Longueur :** 215 mm / **Course :** 61 mm / **Débattement AR. :** 185 mm / **FOURCHE :** BOS Idylle SC Préc./Dét. /Comp.B et H vit. / **Débattement :** 180 mm / **Poids constructeur :** 16,20 kg / **Potence :** SPANK Spike / **Guidon :** SPANK Spike 777 Evo / **Selle :** ALIANCE / **Tige de selle :** TRUVATIV Hussefelt / **Freins :** FORMULA RO 200/180 / **Moyeux :** INDUSTRY NINE / AIVEE / **Jantes :** SPANK Spike 28 Race / **Pneus d'origine :** MAXXIS High Roller 26x2.35 / **Dérailleur AR. :** / / **Commandes :** SRAM X0 / **Pédalier :** EFFIGEAR / **Tailles dispo. :** S-M/L-XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1205 mm / **Longueur des bases :** 428 mm / **Hauteur boîtier :** 343 mm / **Angle tube direction :** 66° / **Angle tube de selle :** 64,5° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du cintre :** 1040 mm

+

Maniabilité, stabilité, efficace et ludique, comportement en saut.

–

RAS pour le programme.

CAVALERIE SQUIRREL

En complément d'un DH et d'un enduro, Cavalerie propose un très joli bike de freeride équipé (comme ses deux cousins) de la boîte de vitesse Effigear, avec l'effet positif du recentrage des masses autour du boîtier de pédalier que cela implique. L'autre bénéfice de cette boîte de vitesse, c'est que la roue arrière et le bras sont libérés de la cassette et du dérailleur, permettant un allègement conséquent des masses non suspendues et favorisant un meilleur travail de la suspension arrière. Côté suspension, on retrouve une cinématique de type bras oscillant mono pivot avec amortisseur en prise directe, comme sur le DH. Le bras oscillant est articulé autour de l'axe du pignon de sortie de boîte, annulant les interactions entre le pédalage et le travail de la suspension.

POSITION : TRÈS BON > Le Squirrel est un bike plutôt long pour le programme. Il est assez haut de l'avant et est équipé d'une potence courte (50 mm) associée à un guidon très large (780 mm) et assez droit qui renvoie le poids du pilote sur l'avant. On obtient une position agressive et radicale qui demande un léger temps d'adaptation et qui pourra gêner les moins expérimentés.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Ce Squirrel est vraiment très vif et très facile sur les changements d'angle. C'est un bike rigide qui répond super bien aux sollicitations et permet de se faufiler sur un très gros rythme dans le sinueux. Il est également très facile à inscrire dans les virages plus lents et plus fermés, un régal quand ça tournicote.

COURBES RAPIDES+GRIP SUR L'ANGLE : TOP > En grande courbe, les roues du Cavalerie sont parfaitement collées au terrain et le bike offre un excellent feeling. Avec des suspensions qui gomment parfaitement le relief et qui apportent une excellente sensation de sécurité sur l'angle, on se lâche sans retenue. Dans ce domaine, le Squirrel se comporte comme un mini DH, il est précis, rigoureux et permet des vitesses de passage proches de celles que peut atteindre un vélo de descente.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Encore un domaine dans lequel le Cavalerie excelle ! Il se montre ultra stable et vraiment collé au terrain dans le défoncé, sans jamais perdre de vitesse sur les impacts. Super confortable, que ce soit sur les petits chocs comme sur les gros impacts, ce bike ne moufte pas et se montre à la fois ludique et rapide. Et quel silence quand on roule ! Même lorsqu'on évolue dans le détruit, on n'entend pas un bruit parasite… parfait !

PRÉCISION : TOP

FRANCHISSEMENTS : TOP > On est tout le temps serein au guidon du Cavalerie, même dans les passages les plus raides et engagés : la fourche se durcit assez tôt sur sa course et le vélo ne bute pas, c'est parfait pour se sortir facilement des passages les plus raides.

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS) : TOP > Le Squirrel impulse hyper bien, il ne s'affaisse pas exagérément sur les sauts bien kickés et s'extrait parfaitement des appels. Il se montre aussi très maniable en l'air grâce à une répartition des masses optimales, un régal pour le bouger en saut. En réception, ça ne bronche pas, on va au fond sur les plus gros impacts, mais sans sentir de talonnage violent. Certains purs DH se montrent même moins à l'aise et moins rigoureux dans ce domaine que ce « petit » Squirrel.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Sur les gros freinages, l'arrière du bike a un peu tendance à gigoter si le terrain est mauvais. Le Squirrel est très rigide et demande donc de la poigne, mais l'adhérence est super bonne et les freins freinent fort, alors il y a de quoi s'amuser à titiller le chrono.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : TRÈS BON > Le vélo prend très naturellement de la vitesse en descente, sans s'ancrer dans le relief. La boîte de vitesse permet de changer les rapports sans pédaler et d'anticiper le rétrogradage quand on connaît le terrain. C'est génial côté efficacité en relance, d'autant que ce bike ne s'affaisse pas trop sous les coups de pédales.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Le Cavalerie est facile à prendre en main et seule la position assez agressive peut gêner les moins expérimentés, mais ce n'est qu'une histoire de galbe de guidon.

EN CONCLUSION

Ce Cavalerie Squirrel est vraiment un excellent bike de freeride, super ludique à rouler tout en restant très performant en descente, tant et si bien que peu de rideurs seront capables de rouler plus vite avec un pur DH qu'avec ce vélo. En fait, l'écart se fera sur le pourcentage d'utilisation des capacités du bike mais pas sur la vitesse pure : un rideur moyen qui utilise son DH à 50 % de ses capacités ira aussi vite avec ce freeride en l'utilisant à 75 %, tout en s'amusant davantage.



POUR QUI ?

POUR DES RIDEURS EN QUÊTE D’UN BIKE ÉQUILIBRÉ, RIGOUREUX ET EFFICACE, MAIS QUI SAIT RESTER FUN À PILOTER.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR :** BOSS Void Prèc./Dét./Comp. B et H vit. **Longueur :** 220mm / **Course :** 68 mm / **Débattement AR. :** 200 mm / **FOURCHE :** BOS Idylle Rare Dét./Comp. B et H vit. / **Débattement :** 200 mm / **Poids constructeur :** 15,85 kg / **Potence :** RENTHAL / **Guidon :** RENTHAL Fatbar / **Selle :** RITCHEY / **Tige de selle :** TRUVATIV Hussefelt / **Freins :** FORMULA The One 200/200 / **Moyeux :** AIVEE / **Jantes :** STAN’S ZTR Flow EX / **Pneus d’origine :** MAXXIS High Roller II 27.5x2.40 / **Dérailleur AR. :** / / **Commandes :** SRAM X0 / **Pédalier :** EFFIGEAR / **Tailles dispo. :** S-M/L-XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1225 mm / **Longueur des bases :** 433 mm / **Hauteur boîtier :** 348 mm / **Angle tube direction :** 63,5° / **Angle tube de selle :** 65,5° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du cintre :** 1065 mm

Comportement aérien, rigueur, précision de la transmission, entretien limité.

RAS

CAVALERIE FALCON

Le Falcon est un DH doté d’une boîte de vitesse Effigear, compacte et parfaitement intégrée au cadre. Cet ensemble boîte/moyeux/poulies/courroies rivalise en termes de poids avec tout ce qu’embarque une transmission classique (notez d’ailleurs que ce bike est le plus léger de la catégorie), mais offre en prime l’énorme avantage de recentrer les masses vers le boîtier de pédalier. D’autre part, la disparition de la cassette et du dérailleur, qui engendre une nette diminution des masses non suspendues, favorise largement le travail de la suspension arrière. Niveau cinématique, c’est assez simple. Ce Falcon utilise une suspension arrière mono pivot avec amortisseur en prise directe, tout comme son cousin le Squirrel. Et à l’instar de ce dernier, le bras oscillant s’articule autour du pignon de sortie de boîte, permettant à la suspension de s’affranchir des forces induites par le pédalage. Enfin, côté équipement, on note l’ensemble haut de gamme BOS en suspension, soit une fourche Idylle RaRe et un amortisseur Void, tous deux dotés d’un ressort pneumatique.

POSITION : TOP > Le Falcon est un DH au top tube assez long qui offre une position de pilotage vraiment parfaite. On a trouvé la potence Renthal particulièrement basse pour une potence intégrée, mais elle est ici savamment rehaussée via des cales. Quant au guidon de 780 mm de large, son galbe est des plus agréables. Impeccable.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Cavalerie est un bike facile, vif et maniable, offrant des changements d’angle très rapides dans les enchaînements de virolos. Ces qualités, associées à son excellente adhérence sur l’angle, lui permettent d’avoiner sévère dans le sinueux.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L’ANGLE : TRÈS BON > Dans les grandes courbes rapides, même sans appui, ce vélo fait preuve d’un très bon comportement et offre un excellent grip sur l’angle, sans toutefois atteindre le niveau de sécurité proposé par les tout meilleurs. Lorsque la vitesse est suffisante, le Falcon est rigide et précis, bien performant donc, mais techniquement il reste un peu plus délicat à appréhender que certaines ventouses de la catégorie.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Le Cavalerie est super stable et bien solide sur les impacts, il ne bouge jamais dans le cassant ce qui le rend vraiment très sain et sécurisant. Il prend aussi facilement que naturellement de la vitesse dans les sections détruites, sans jamais s’ancrer dans le relief. Un partenaire idéal quand il faut débrancher et tout lâcher !

PRÉCISION : TOP

SAUTS (IMPULSION + EN L’AIR + RÉCEPTIONS) : TOP > C’est un des domaines de prédilection du Falcon, l’un de ceux où il est le plus ludique à rouler. Il sait impulser super fort sans consommer trop de débattement sur l’appel et en réception, il est juste royal. On ne talonne jamais, c’est super rigoureux malgré une cinématique de suspension très simple. Comme sur le Squirrel, on retrouve une excellente maniabilité dans les airs, c’est vraiment un vélo au top dans les enchaînements techniques de jumps.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TRÈS BON > Au freinage, la stabilité est au rendez-vous, mais le grip, bien que suffisant, n’atteint pas celui offert par les meilleurs. Néanmoins, grâce à des freins hyper puissants et endurants (qui font sacrément bien le job), on peut tout de même se permettre des freinages très tardifs.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : TOP > On l’a vu, le Cavalerie conserve super bien sa vitesse dans le détruit, mais il est également très performant à la relance. Avec son bras oscillant articulé autour de l’axe de boîte, la tension de la courroie n’a aucune influence sur le travail de la suspension. Bilan, aucun kick-back et une efficacité au pédalage remarquable pour un DH.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Même si l’on trouve des bikes plus faciles à appréhender, le Falcon reste relativement accessible, surtout depuis qu’il est passé en roues de 27.5”. En effet, le modèle en 26” s’adressait essentiellement à un public averti alors que nous pouvons recommander celui-ci à un grand nombre de rideurs, quel que soit leur niveau.

EN CONCLUSION

Inchangé pour 2016, le Cavalerie Falcon continue d’emballer les testeurs. Il reste rigoureux, efficace et sécurisant dans les parties rapides et cassantes tout en étant super ludique à rider, notamment sur les sauts où ses masses très recentrées font des ravages. Ce recentrage des masses est d’ailleurs le gros avantage de la boîte, plus encore que le gain sur la transmission proprement dite.

DÉBAT. 203 MM

DÉBAT. 200 MM

27,5"

4899 € 16,75 KG SANS PÉDALES

SPECIALIZED

PARTENAIRE PNEUS DH RACE / FREERIDE

Critère	Note (sur 6)
POSITION	5
VIRAGES SERRÉS	3
COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE	3
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES	5
PRÉCISION	3
SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS)	4
COMPORTEMENT AU FREINAGE	4
APTITUDES À PRENDRE DE LA VITESSE / RELANCE	2
ACCESSIBILITÉ / TOLÉRANCE	6

POUR QUI ?

POUR LES DESCENDEURS QUI RECHERCHENT UN BIKE DE DH FACILE À PRENDRE EN MAIN ET TRÈS CONFORTABLE POUR PASSER DES JOURNÉES COMPLÈTES À RIDER SANS FATIGUER.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 3 ans / **CADRE :** Carbone + Aluminium / **AMORTISSEUR :** FOX DHX 2 Prèc./Dét. **Longueur :** 240mm / **Course :** 70 mm / **Débattement AR. :** 203 mm / **FOURCHE :** FOX 40 Performance Elite Dét. /Comp. / **Débattement :** 200 mm / **Poids constructeur :** 16,75 kg / **Potence :** GIANT Contact SL / **Guidon :** GIANT Contact SL / **Selle :** GIANT Contact / **Tige de selle :** GIANT Contact SL / **Freins :** SHIMANO Zee 200/180 / **Moyeux :** GIANT / **Jantes :** GIANT P-AM 2 / **Cassette :** SRAM 11-26 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Magic Mary 27.5X2.35 / **Anti-dérail. :** MRP G3 / **Dérailleur AR. :** SHIMANO Zee / **Commandes :** SHIMANO Zee / **Pédalier :** SHIMANO Zee / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1225 mm / **Longueur des bases :** 440 mm / **Hauteur boîtier :** 350 mm / **Angle tube direction :** 63° / **Angle tube de selle :** 63° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 105 mm / **Hauteur du cintre :** 1065 mm



Facilité, confort, tolérance, freins puissants.



Suspensions trop linéaires pour les rideurs agressifs.

GIANT GLORY ADVANCED 27.5 I

Nouveauté 2015, le Glory revient sans grosse modification pour la saison 2016, mais cette année c'est un Glory Advanced, avec triangle avant en carbone (l'arrière reste par contre en alu), qui vient se frotter au Spécial Test. Comme tous les vélos de la gamme du géant taïwanais, le Glory utilise la cinématique de suspension à point de pivot virtuel Maestro. L'Advanced I testé ici est le modèle entrée de gamme, mais il est mieux équipé que son homologue en alu : il dispose de suspensions FOX (dont l'amortisseur DHX2), de freins et d'une transmission issus du groupe Shimano Zee, des composants plus à même d'affronter les affres du programme que ceux, trop basiques, du Glory II testé l'an dernier. On note également un gain de poids significatif sur ce modèle.

POSITION : TRÈS BON > Ce Glory Advanced offre une très bonne position en DH : il est assez haut de l'avant et compact, avec le poids du corps légèrement porté sur l'arrière. Le cintre très large (800 mm) est bien galbé et monté sur une potence intégrée de 50 mm de long.

VIRAGES SERRÉS : CORRECT > Ce Glory s'est montré un peu à la peine face à ses rivaux sur le haut hyper sinueux de notre parcours. Ses suspensions très souples le pénalisent lorsque les changements de cap s'enchaînent sur un rythme soutenu, on sent le vélo s'affaisser un peu trop sur ses appuis et tarder à revenir en position. Il n'est pas non plus super maniable dans les évolutions à faible vitesse.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : CORRECT > Ici non plus on n'atteint pas le niveau de sécurité qu'offrent les meilleurs, notamment dans les grandes courbes à plat où le grip est assez délicat à sentir. L'avant manque d'appui et de précision et ne met pas spécialement le pilote en confiance : il peine à mordre le terrain et peut se montrer fuyant. Clairement, c'est la fourche qui est mise en cause, car il manque des réglages de compression pour pallier ce petit déficit d'accroche.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Le Giant est vraiment sécurisant et ultra confortable dans le défoncé. Il efface le relief avec une efficacité redoutable et c'est probablement l'un des DH de la catégorie le moins exigeant et le moins physique à piloter. Vos bras et vos cuisses apprécieront ! S'il prenait un peu plus de vitesse dans ces portions, il accrocherait sans aucun problème le top, mais il a une légère tendance à s'ancrer et à perdre un peu de speed dans le relief, ce qui le pénalise face au chrono.

PRÉCISION : CORRECT > Le Glory est un peu trop souple en suspension et l'on a du mal à sentir les appuis en mode attaque, avec notamment un avant difficile à placer avec précision.

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS) : BON > Ce Glory est vraiment très joueur en l'air, mais il manque légèrement de peps à l'impulsion. On consomme aussi pas mal de débattement en réception, mais sans jamais talonner vraiment violemment, ce qui ne le handicape donc que dans les enchaînements techniques. Mais comme sa maniabilité est géniale en l'air, on est prêt à passer l'éponge sur ces petits défauts.

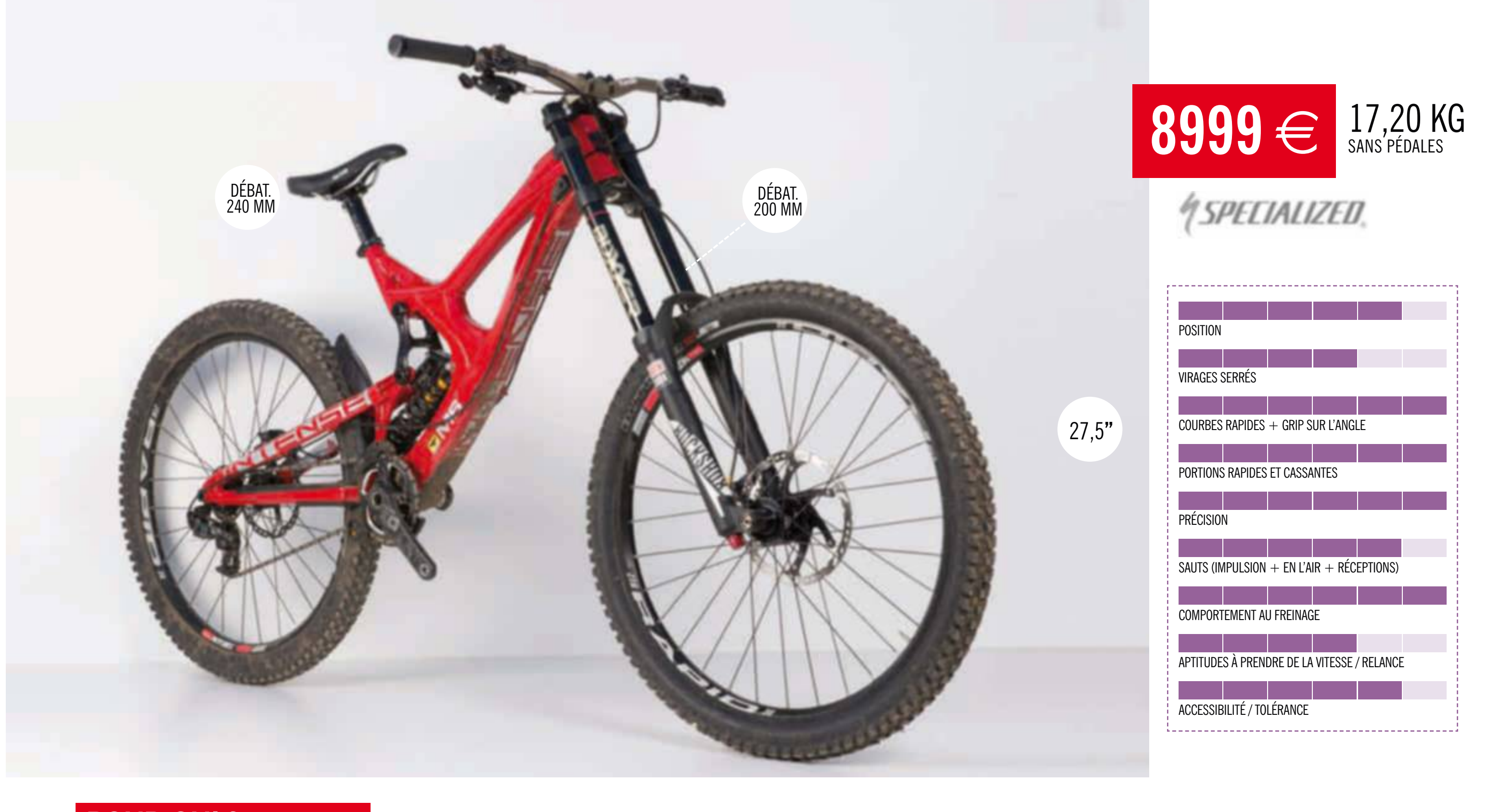
COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > Sur les gros freinages, le Giant fait preuve d'une excellente stabilité, mais aussi d'un confort irréprochable. Cette année, les freins sont nettement plus performants que sur le Glory II testé l'an dernier, tant en termes d'endurance que de puissance. Il y a du mordant, même à l'arrière avec le disque de 180 mm, ce qui n'était pas le cas l'an passé. En revanche, il manque toujours ce soupçon d'adhérence à l'arrière qui permettrait de repousser encore les limites au freinage. Le bike ne dribble plus comme c'était le cas l'an passé, mais la roue ne mord pas le terrain avec une grosse agressivité. Disons que l'on n'a pas la sensation de jeter l'ancre quoi.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : MOYEN > Le Glory Advanced I n'est pas le plus prompt à prendre de la vitesse et sur ce point on pense qu'il paie son très gros confort. Ses relances sont un peu du même acabit, elles manquent légèrement un peu de peps, ce qui est surtout gênant pour les compétiteurs.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Ce vélo est vraiment facile et confortable, un compagnon idéal pour s'amuser rapidement en station dans un excellent confort.

EN CONCLUSION

Le Giant Glory Advanced I ne change pas trop par rapport à ses prédécesseurs, il reste un DH dont le confort impressionne et avec lequel il est super facile de rider de longues heures durant. Un vélo idéal pour débuter dans la discipline. Le revers de la médaille est que les rideurs confirmés au pilotage agressif trouveront cette version un peu trop « soft ». Les compétiteurs devront donc se tourner vers le Glory Advanced 0.



INTENSE M16A

POUR QUI ?

POUR LES PILOTES QUI AIMENT ROULER VITE DANS LA PENTE ET SUR DES TERRAINS EXIGEANTS.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium 7005 / **AMORTISSEUR :** CANE CREEK Double Barrel Prèc./Dét./Comp. B et H vit. **Longueur :** 235 mm / **Course :** 68 mm / **Débattement AR. :** 240 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Boxxer WC Préc./Dét. / **Débattement :** 200 mm / **Poids constructeur :** 17,20 kg / **Potence :** RENTHAL Integra / **Guidon :** RENTHAL FatBar Lite DH / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** THOMSON Elite / **Freins :** SHIMANO Saint 203/203 / **Moyeux :** STAN'S 3.30HD / **Jantes :** STAN'S ZTR Rapid 30 / **Cassette :** SRAM 10-24 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Minion DH 27.5x2.50 / **Anti-dérail. :** E-THIRTEEN / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** SRAM X01 / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1220 mm / **Longueur des bases :** 445 mm / **Hauteur boîtier :** 365 mm / **Angle tube direction :** 63° / **Angle tube de selle :** 59,5° / **Tube supérieur :** 570 mm / **Longueur tube direction :** 115 mm / **Hauteur du cintre :** 1050 mm

Confort, stabilité, freinage, rigueur, précision.

Relance, rayon de braquage de 20 mètres !

Intense revient enfin en France via un nouveau distributeur, Ydeal Cycles. Pour cette catégorie DH, c'est la dernière mouture des séries M que nous avons testée, le M16A (pour aluminium), en attendant d'avoir la version carbone en Focus. Comme tous les Intense, ce M16 utilise une cinématique de suspension à point de pivot virtuel, mais contrairement au reste de la gamme, ici c'est la biellette inférieure qui comprime l'amortisseur, ce qui permet de placer ce dernier plus bas et d'abaisser le centre de gravité du bike, crucial en DH. En plus d'offrir deux points d'ancrage permettant de régler le débattement (215 ou 240 mm), la biellette inférieure dispose également d'un graisseur facilitant l'entretien. Côté montage, c'est parfait : Boxxer World Cup devant, Cane Creek Double Barrel derrière, freins Shimano Saint et de belles roues Stan's en 27,5". Pourtant, le M16A accuse un peu le coup sur la balance face aux plus affûtés, son cadre n'étant pas des plus light…

POSITION : TRÈS BON > Ce M16 offre une très bonne position, bien qu'assez particulière. Le cintre est large (780 mm) et super bien galbé, mais le bike semble vraiment très compact. Au point que les premières relances debout surprennent, avec la sensation d'avoir les genoux très près du guidon. Mais on finit par s'y habituer.

VIRAGES SERRÉS : BON > Dans les enfilades rapides et rythmées de petits virages pas trop fermés, c'est l'un des plus vifs de la catégorie. Il est facile à inscrire dans la trajectoire, hyper précis et dispose d'une excellente adhérence. Les changements d'angles sont incisifs, le bike ne s'affaisse pas outre mesure sur les appuis et renvoie bien d'un angle à l'autre. Seul problème, de taille, son angle de braquage ridicule… Le tube diagonal est proéminent et en plus il est protégé par d'énormes tampons en caoutchouc qui viennent ultra vite en contact avec la fourche. Un gros problème pour les épingles à basse vitesse (l'une de notre parcours de test était impossible à prendre !) même si elles ne sont pas légion en DH.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : TOP > Ce M16 offre une adhérence hyper impressionnante dans ce domaine, surtout à l'arrière, rigoureusement rivé au terrain. Pour le faire partir en glisse il va falloir vous donner du mal ! Certains trouveront sans doute que cela manque de fun, mais en termes d'efficacité c'est démoniaque ! Ce bike nous a permis de réaliser l'un de nos meilleurs passages dans une enfilade de quatre grandes courbes à plat bien rapides.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > L'Intense se place parmi les références au niveau du confort et de la stabilité. À haute vitesse, le bike est super tolérant, il colle au terrain, lisse les difficultés et épargne vraiment le pilote physiquement. La lecture de terrain est sans faille et les gros impacts parfaitement absorbés. Royal !

PRÉCISION : TOP

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS) : TRÈS BON > En bon gros DH, le M16 colle un peu dans les appels kickés et ne va pas spécialement apprécier les petits sauts techniques. Mais en revanche, il est au top pour se mettre de bons gros vols et offre un comportement parfait en réception. Il s'est notamment montré impeccable sur la réception du joli drop du parcours.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Doté d'une stabilité à toute épreuve, de freins très puissants, d'une fourche qui ne plonge pas exagérément et surtout d'une adhérence de folie à l'arrière, l'Intense se pose en patron même dans les pires freinages.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : BON > Le M16 prend facilement et naturellement de la vitesse dans les portions cassantes, c'est indéniable. Par contre, il peine un peu à la relance face aux meilleurs, car sa suspension reste très sensible aux coups de jarret et la position ne favorise pas non plus l'exercice. Ce vélo exprime son plein potentiel sur les parcours où la gravité prime !

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Malgré une image racing fortement ancrée, Intense propose avec ce M16 un bike tout à fait abordable techniquement. Il est également très tolérant grâce à un confort bluffant. Seule sa position très typée et qui demande un peu d'accoutumance lui coûte le top.

EN CONCLUSION

Cet Intense M16A a fait forte impression au sein des testeurs, c'est un bike ultra efficace, diablement stable et tout aussi confortable, qui raffole de pistes rapides et cassantes… et de préférence assez raides pour ne pas avoir à pédaler, la relance n'étant pas son gros point fort. Avec son rayon de braquage énorme, le M16 n'est pas non plus conçu pour tourner à l'arrêt autour des arbres, il préfère largement rouler à bloc entre ! Tant qu'il y a du rythme, ce bike est un régal.

DÉBAT. 200 MM

DÉBAT. 200 MM

26"

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

7499 €

17,20 KG SANS PÉDALES

SPECIALIZED
PARTENAIRE PNEUS DH RACE / FREERIDE

- POSITION
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- PRÉCISION
- SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS)
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- APTITUDES À PRENDRE DE LA VITESSE / RELANCE
- ACCESSIBILITÉ / TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN VÉLO POLYVALENT POUR S'AMUSER EN DH, EN RACE, EN LOISIR COMME EN FREERIDE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie / **CADRE :** Carbone / aluminium 6061 / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Vivid R2C Prèc./Dét./Comp. **Longueur :** 240 mm / **Course :** 70 mm / **Débattement AR. :** 200 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Boxxer WC Dét./Comp. / **Débattement :** 200 mm / **Poids constructeur :** 17,20 kg / **Potence :** TRUVATIV / **Guidon :** TRUVATIV BooBar / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** KONA / **Freins :** SRAM Guide 200/180 / **Moyeux :** HOPE Pro II / **Jantes :** MAVIC EX 729 / **Cassette :** SRAM 10-24 / **Pneus d'origine :** MAXXIS Minion DHF 26X2.50 / **Anti-dérail. :** E-THIRTEEN / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** SRAM X0 / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 42 / **Empattement :** 1180 mm / **Longueur des bases :** 420 mm / **Hauteur boîtier :** 345 mm / **Angle tube direction :** 64° / **Angle tube de selle :** 60° / **Tube supérieur :** 560 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du cintre :** 1040 mm



Fun à piloter, homogénéité, performant pour tout le monde.



Adhérence et stabilité perfectibles au freinage.

KONA SUPREME OPERATOR

En attendant la disponibilité du nouveau DH en 27.5'' de Kona, que l'on ne manquera pas de tester en Focus, c'est une fois de plus l'Operator qui défend les couleurs de la marque canadienne dans la catégorie, mais dans sa version Suprême cette année, la plus haut de gamme. Les Operator disposent d'un magnifique triangle avant en carbone (tandis que l'arrière demeure en aluminium) sur lequel se greffe une suspension de type quadrilatère déformable classique, avec l'amortisseur placé à la verticale devant le tube de selle. Une cinématique éprouvée et bien maîtrisée par Kona. Niveau équipement, ce modèle fait dans le très haut de gamme, avec un ensemble Rock Shox Boxxer WC/Vivid R2C en suspension, une transmission Sram X01, des moyeux Hope… chaque périphérique est minutieusement choisi. Un excellent montage donc, mais malgré tout le Kona fait partie des DH qui passent la barre des 17 kg.

POSITION : TOP > L'Operator est un bike compact sur lequel on est bien posé sur l'arrière. Les testeurs ont adoré, car c'est à la fois rassurant pour un novice et efficace pour un pilote aguerri. Le vélo offre une bonne hauteur de pilotage, avec une potence bien courte (50 mm) et un cintre très large (785 mm) shapé à merveille. Une réussite.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Vif, maniable et toujours prompt à changer d'angle, le Kona est un régal dans les sections sinueuses. Un véritable jouet sur le haut de notre parcours de test où les petits virages s'enchaînent à rythme soutenu entre les arbres. De surcroît, c'est un bike qui reste docile à basse vitesse.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : BON > Dans les courbes hyper rapides, il n'est pas aussi posé sur ses appuis que les tout meilleurs à ce jeu : c'est un vélo qui remue plus, qui réagit plus vivement au relief. Il reste tout de même très efficace, car ses réactions ne sont jamais piégeuses, mais il faut reconnaître qu'il est moins sécurisant que les F1 de la catégorie. Ses réactions restent saines et ludiques, il part juste en glisse un peu plus tôt que les meilleurs dans ce domaine.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Le Kona n'est pas le plus stable de cette bande de descendeurs, mais il est tout de même très efficace en terrain rapide, où il se montre confortable tout en restant bien gaillard sur les gros impacts. S'il reste rigoureux dans le détruit, on ressent tout de même quelques réactions latérales parasites qui nuisent un peu à la stabilité, mais rien de dramatique : il ne craint pas de mettre du gaz dans les parties bien « speed ».

PRÉCISION : TOP > Le Kona était un vrai régal dans le bas du parcours au milieu des pierres ancrées. On garde la trajectoire voulue grâce à une bonne adhérence et une rigidité bien maîtrisées.

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS) : TOP > Dès qu'il s'agit de s'envoyer en l'air, le Kona est au top. Il est parfait sur les impulsions, les suspensions durcissent assez tôt sur leurs courses et ne gomment pas trop l'appel. C'est un vélo avec lequel il est facile de prendre de la hauteur et qui se montre agile une fois en l'air. Pas de problème non plus en réception, il encaisse les gros vols sans broncher. L'Operator est très fun dans ce domaine, un vrai jouet.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > L'arrière du vélo peut se montrer un peu baladeur sur les gros freinages, il gigote un poil et la roue ne mord pas des masses dans le sol, même si l'avant reste en ligne et sur la trajectoire. Heureusement, les freins sont excellents et il y a tout de même de quoi planter de bons gros freinages très tardifs.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : TOP > Cet Operator conserve vraiment très bien sa vitesse dans les portions cassantes. La suspension ne « s'assoit » pas et le bike ne s'ancre jamais dans le relief. Sa relance au pédalage est également assez vive.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Joueur, facile et confortable, le Kona est un DH qui risque de plaire au plus grand nombre. Il offre un compromis des plus réussis.

EN CONCLUSION

Ce Kona Operator reste l'un des DH préférés des testeurs, car il conserve un côté hyper ludique vraiment enthousiasmant sur la piste. À son guidon, on roule vite en s'amusant et c'est primordial à notre avis. En termes de performances pures, seules sa stabilité et son efficacité au freinage sont un poil en retrait par rapport aux performances des meilleurs. Mais il n'y a que les compétiteurs qui seront véritablement gênés, car le potentiel du bike reste supérieur à celui de la majorité des rideurs.

DÉBAT. 210 MM

DÉBAT. 200 MM

27,5”

6599 €

17,45 KG SANS PÉDALES

SPECIALIZED

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

PRÉCISION

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS)

COMPORTEMENT AU FREINAGE

APTITUDES À PRENDRE DE LA VITESSE / RELANCE

ACCESSIBILITÉ / TOLÉRANCE

LAPIERRE DH TEAM

POUR QUI ?

POUR LES DESCENDEURS QUI RECHERCHENT UN MAXIMUM D'EFFICACITÉ TOUT EN CONSERVANT UN MAXIMUM DE TOLÉRANCE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Vivid R2C Prèc./Dét./Comp. **Longueur :** 240 mm / **Course :** 76 mm / **Débattement AR. :** 210 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Boxxer WC Dét./Comp. / **Débattement :** 200 mm / **Poids constructeur :** 17,45 kg / **Potence :** EASTON Havoc Intégrée / **Guidon :** EASTON Havoc / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** EASTON Havoc / **Freins :** AVID Code RSC 200/200 / **Moyeux :** EASTON Havoc / **Jantes :** EASTON Havoc / **Cassette :** SRAM 10-24 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Magic Mary 27.5X2.35 / **Anti-dérail. :** E-THIRTEEN / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** SRAM X01 / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 40 / **Empattement :** 1215 mm / **Longueur des bases :** 443 mm / **Hauteur boîtier :** 360 mm / **Angle tube direction :** 63,5° / **Angle tube de selle :** 57° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du cintre :** 1050 mm



+

Stabilité, confort, freinage, efficacité.

–

Relance.

Absent du Spécial Test l'an dernier faute de disponibilité, cette fois le nouveau DH roulé par le team en coupe du monde la saison dernière est bien présent ! Il est décliné en trois versions dans la gamme Lapierre : 527, 727 et Team, soit la plus haut de gamme, testée ici. Ce DH n'a plus rien à voir avec le modèle précédent. Le système Pendbox a été abandonné et Lapierre revient à une cinématique de suspension plus conventionnelle avec un simple système de bras oscillant plus ensemble biellette/basculeur. La particularité de la conception ici, c'est que le basculeur fait pivoter très tard la biellette pour apporter de la progressivité, laissant donc la suspension arrière se comporter quasiment comme un bras oscillant avec amortisseur en prise directe sur la première partie de la course. Le montage de cette version Team est très abouti avec notamment une fourche Boxxer World Cup, un amortisseur Vivid R2C et de beaux composants Easton. Par contre, le Lapierre est un beau bébé et ne fait pas partie des plus lights sur la balance.

POSITION : TOP > Ce Lapierre DH Team est un bike compact, assez haut de l'avant avec le poids du corps légèrement porté sur l'arrière. Le guidon est super large (800 mm), bien galbé et monté sur une potence de 45 mm (réglable à 50 mm). C'est parfait !

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Le Lapierre est facile à inscrire dans les enchaînements de petits virages grâce à un avant très précis. Ce n'est pas le plus incisif sur les changements d'angle, mais en revanche il ne rechigne pas à pivoter rapidement au frein arrière si nécessaire. En bête de race qu'il est, ce n'est pas le plus maniable à faible vitesse, mais il reste néanmoins assez joueur pour la catégorie et s'est montré facile sur le haut du parcours, pourtant plus typé freeride que DH.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : TOP > C'est quand la vitesse augmente très franchement que le Lapierre se montre plus à son avantage : il est ultra sécurisant sur l'angle, avec des suspensions qui gomment parfaitement les difficultés et qui offrent une lecture de terrain irréprochable. C'est un vélo rigide et précis qui reste très tolérant, génial.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Tant que l'on reste dans des domaines où la vitesse compte, le Lapierre se montre impeccable. Ici, c'est l'un de ceux qui offrent le plus de confort, gommant littéralement le terrain et épargnant donc le physique du pilote par la même occasion. Quant à la stabilité, on ne l'a jamais prise en défaut, le bike taille sa route sans frémir ni dévier de sa trajectoire. Un sans fautes.

PRÉCISION : TOP

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS) : TRÈS BON > Comme beaucoup de DH, le Lapierre préfère les sauts rapides aux petits sauts techniques kickés. Par contre, pour ce qui est de se mettre de gros vols, pas de souci. La suspension arrière est très progressive en fin de course et le bike est très sain sur les grosses réceptions. En l'air, on a une excellente position, l'assiette est naturelle à gérer, nickel une fois de plus.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Nous avions toujours eu des soucis pour bien sentir le grip au freinage avec la génération Pendbox. Mais ça, c'était avant ! Avec cette nouvelle mouture, on sent bien la roue arrière s'ancrer dans le terrain. La suspension est une fois de plus très efficace, on est collé au sol, et avec l'excellent confort et la super stabilité du vélo, on peut se permettre de freiner très tard en toute sécurité. Impeccable.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : BON > Il fallait bien que ce vélo rentre dans le rang à un moment donné. Ici, c'est la relance qui manque de peps et ne se montre pas au niveau de celle offerte par les meilleurs. La suspension arrière reste très sensible au pédalage, mais heureusement le DH Team conserve super bien sa vitesse en terrain cassant, sans buter ni se caler dans le relief, il sera donc à son aise sur des pistes où le pédalage est secondaire.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Avec son comportement homogène, sa rigidité bien gérée et son confort au top, le Lapierre est un bike de DH à même de plaire à un très large panel de rideurs.

EN CONCLUSION

Ce Lapierre DH impressionne dans la catégorie avec un bilan quasi parfait. Seule sa relance est en dessous du lot et s'il n'est pas le plus fun de la catégorie à piloter, il réussit néanmoins la performance admirable de plaire à un très large panel de rideurs. Les confirmés louent sa stabilité et son efficacité démoniaque sur les terrains les plus difficiles tandis que les moins expérimentés s'extasient sur sa facilité de prise en main, sa tolérance et son confort génial. Une vraie réussite !

DÉBAT. 180 MM

DÉBAT. 180 MM

26"

2399 €

17,70 KG
SANS PÉDALES

SPECIALIZED
PARTENAIRE PNEUS DH RACE / FREERIDE

POSITION
VIRAGES SERRÉS
COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE
PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
PRÉCISION
FRANCHISSEMENTS
SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS)
COMPORTEMENT AU FREINAGE
APTITUDES À PRENDRE DE LA VITESSE / RELANCE
ACCESSIBILITÉ / TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR TOUS CEUX QUI CHERCHENT UN GROS VÉLO ULTRA EFFICACE POUR ROULER VITE EN DESCENTE SANS TROP SE CRAMER PHYSIQUEMENT.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium 7005 / **AMORTISSEUR :** FOX Van R Prèc./Dét. **Longueur :** 240 mm / **Course :** 70 mm / **Débattement AR. :** 180 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX Domain R Dét. / **Débattement :** 180 mm / **Poids constructeur :** 17,70 kg / **Potence :** FUNN RSX / **Guidon :** FUNN Fatboy / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** FUNN Crossfire / **Freins :** FORMULA T1S 203/203 / **Moyeux :** FORMULA / **Jantes :** ALEXRIMS FR32 / **Cassette :** SRAM 11-32 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Magic Mary 27.5X2.35 / **Anti-dérail. :** E-THIRTEEN / **Dérailleur AR. :** SRAM X7 / **Commandes :** SRAM X7 / **Pédalier :** RACE FACE Chester / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 43 / **Empattement :** 1190 mm / **Longueur des bases :** 440 mm / **Hauteur boîtier :** 363 mm / **Angle tube direction :** 64° / **Angle tube de selle :** 67° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du cintre :** 1025 mm



Stabilité, confort, comportement au freinage, tarif.

–

Manque de vivacité, un peu trop souple en suspension.

LAPIERRE FROGGY 26

Le Froggy continue sa carrière de freerideur en solo au sein de la gamme Lapierre, mais ne reçoit aucune évolution pour 2016, pas même au niveau du montage. Il a au moins le mérite d'exister et d'étoffer la gamme Gravity du fabricant français. Ce bike est doté d'une suspension arrière de type Horstlink et est équipé d'une fourche double T de 200 mm de débattement, un choix judicieux puisque cela lui permet de proposer une belle polyvalence vers la DH en initiation. Bien vu. Notez également que le tarif de ce vélo reste très raisonnable, grâce à un équipement simple certes, mais tout à fait adapté aux rigueurs du programme.

POSITION : TRÈS BON > La position de pilotage est très bonne aux commandes de ce Froggy : le top tube est assez long, mais sans exagération, le guidon est bien large (790 mm), suffisamment relevé et assez bien galbé. Il est monté sur une potence intégrée de 50 mm de long réglable en recul. Parfait pour affiner la position.

VIRAGES SERRÉS : CORRECT > Le Froggy n'est pas le freeride le plus maniable de ce test, loin de là. Mais globalement, les petits virolos se passent assez bien grâce à un grip excellent et à une fourche assez souple en début de course qui permet d'inscrire facilement le vélo dans le virage. Le Lapierre pêche uniquement lorsqu'on doit effectuer des changements d'angle rapides, car il ne se montre pas aussi incisif que certains de ses concurrents.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : BON > L'ensemble de suspension monté sur ce Froggy 318 est vraiment souple et le bike n'est pas toujours d'une grande précision sur ses appuis et il arrive que l'on parte en glisse sans le vouloir. Néanmoins, le bilan reste satisfaisant, car le vélo ne décroche jamais sèchement, c'est toujours progressif. Le Froggy reste donc bon dans les courbes et assez sécurisant, mais les pilotes les plus agressifs seront un peu gênés par la souplesse des suspensions.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Le Froggy est stable et offre un comportement très sain dans le cassant, mais il est par contre un peu moins efficace en termes de vitesse que certains de ses concurrents sur ce type de terrain. L'arrière consomme pas mal de débattement et a une certaine tendance à s'ancrer dans le relief. En revanche, son confort est très appréciable pour les moins aguerris.

PRÉCISION : TRÈS BON > Les suspensions un peu trop souples peuvent gêner les plus incisifs sur l'angle en grandes courbes.

FRANCHISSEMENTS : TRÈS BON > Globalement, le Froggy reste un excellent vélo en franchissement. Aucun passage ne nous a réellement posé de problème, mais il faut bien avouer que la Domain a tendance à plonger un peu trop en bas des raidillons… Il ne faut donc pas hésiter à se reculer davantage sur le bike, sans quoi on peut se faire un peu peur. Une fois que vous anticipez le comportement de cette fourche, vous pouvez passer partout.

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS) : BON > Le Lapierre fait preuve d'une assez bonne impulsion pour la catégorie, mais ce n'est pas le plus maniable en l'air, il n'invite pas vraiment à tenter des figures et à s'amuser. Les suspensions un peu trop souples montrent également leurs limites en réception, on consomme vraiment beaucoup de débattement. Le vélo reste très confortable et on ne ressent jamais de talonnage violent, mais c'est un peu préjudiciable dans les enchaînements techniques où le bike manque de vivacité.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Le Froggy offre d'excellentes performances au freinage. Sur la piste raide et délicate du test il a su se montrer bien stable et tolérant grâce à un très bon grip, y compris dans les parties très raides où son excellente adhérence permettait de vraiment bien contrôler sa vitesse.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : BON > Comme l'on pouvait s'y attendre, le vélo ne conserve pas super bien sa vitesse dans les portions cassantes, du fait de suspensions assez libres en compression. On consomme du débattement et le bike a tendance à s'affaisser et à perdre de la vitesse dans les trous.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Le Froggy est particulièrement confortable, vraiment peu physique à piloter. Tout est simple à son guidon, il est sain et facile en toutes circonstances.

EN CONCLUSION

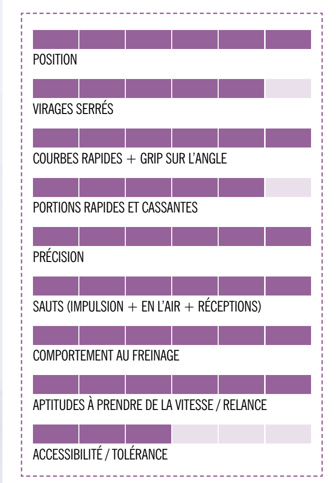
Le Lapierre Froggy reste le super bike d'initiation à la descente ou au freeride que l'on connaissait, un outil destiné à faciliter la vie du pilote, aussi tolérant physiquement que techniquement. Bien sûr, un rideur agressif trouvera les limites de ce vélo à haute vitesse, du fait de suspensions assez souples, mais le Froggy n'est pas destiné à ce type de pilote. Il est là pour ceux qui désirent s'initier à la descente et remplit parfaitement son rôle grâce à une tolérance et un confort parfaits.



6299 € 16,80KG SANS PÉDALES



PARTENAIRE PNEUS DH RACE / FREERIDE



POUR QUI ?

POUR LES COMPÉTITEURS QUI CHERCHENT UN DH ULTRA RIGOUREUX ET ULTRA EFFICACE POUR TOMBER LEURS TEMPS !

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie / **CADRE :** Full Carbon / **AMORTISSEUR :** FOX DHX2 Prèc./Dét./Comp./Fin de course / **Longueur :** 220mm / **Course :** 70 mm / **Débattement AR. :** 205 mm / **FOURCHE :** FOX 40 Performance Elite Dét. /Comp. / **Débattement :** 200 mm / **Poids constructeur :** 16,80kg / **Potence :** MONDRAKER / **Guidon :** MONDRAKER / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** SDG I-Beam / **Freins :** SRAM Guide R 200/200 / **Moyeux :** MONDRAKER / **Jantes :** DT SWISS FR 570 / **Cassette :** SRAM 11-26 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Magic Mary 27.5X2.35 / **Anti-dérail. :** E-THIRTEEN / **Dérailleur AR. :** SRAM GX / **Commandes :** SRAM GX / **Pédalier :** TRUVATIV Descendant / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 40 / **Empattement :** 1235 mm / **Longueur des bases :** 445 mm / **Hauteur boîtier :** 355 mm / **Angle tube direction :** 63° / **Angle tube de selle :** 65° / **Tube supérieur :** 560 mm / **Longueur tube direction :** 110 mm / **Hauteur du cintre** : 1055 mm



Rigueur, précision, stabilité, freinage, grip sur l'angle.



Exigeant techniquement et physiquement.

MONDRAKER SUMMUM CARBON PRO

Le Summum revient jouer dans la catégorie, mais dans une belle version full carbone cette année. Notez qu'il existe pour ce vélo un kit en option permettant de régler la géométrie : une douille de direction à 0°, une douille de direction réversible à +/-2° et des entretoises pour les pattes de roue arrière permettant de régler la longueur des bases de 440 à 455 mm. Idéal pour adapter au mieux son vélo à un type de piste et/ou de pilotage. Il existe une version encore plus haut de gamme, mais l'équipement de ce Carbon Pro est déjà soigné et permettra d'aborder la compétition sans trop de soucis...

POSITION : TOP > Avec sa potence ultra courte (20 mm) directement posée sur le T de fourche, le Mondraker paraît super compact lorsque l'on prend place à son guidon. Il offre également une très bonne hauteur de pilotage avec un cintre super large (790 mm) et bien galbé. Cette combinaison donne une position extrêmement réussie où tout tombe parfaitement sous les mains et qui est suffisamment agressive pour donner envie d'avoiner. Parfait !

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Par rapport au modèle testé l'an dernier (un Pro aussi, mais en version alu) ce Summum nous a semblé toujours aussi performant dans le sinueux, mais plus exigeant par contre. Il faut dire que la fourche Marzocchi de l'an dernier favorisait grandement l'inscription du bike dans les petits virolos grâce à un début de course très souple. La Fox travaille plus haut dans le débattement et demande donc davantage d'engagement. Mais le Mondraker reste un DH vif, à l'aise dans les enfilades rapides de petits virages.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : TOP > Une fois posé sur l'angle, le Summum ne bouge plus ! Avec cette potence, on charge naturellement dans l'axe de la fourche, la roue avant est scotchée au terrain d'autant plus que la fourche remplit parfaitement son rôle. L'arrière est au diapason et ne dérive pas d'un iota. En revanche, le gain en rigidité engendré par le carbone se ressent et le vélo perd un peu en facilité d'utilisation. S'il est toujours aussi efficace, il demande en revanche plus d'application et de précision au pilote par rapport à la version testée l'an dernier.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > C'est dans ce domaine qu'on note le plus la radicalisation du Summum Carbon par rapport à la version alu. Il est toujours ultra performant, avec notamment une prise de vitesse fabuleuse en terrain détruit, mais il se montre extrêmement rigide et particulièrement physique dans les pires portions. Il faut vraiment s'employer pour le dominer et bien tenir la trajectoire voulue. Si vous n'êtes pas 100 % présent, c'est lui qui vous mène où il veut. Sa grande exigence et son côté (très) physique lui coûtent ici le top.

PRÉCISION : TOP

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS) : TOP > L'impulsion du Mondraker se situe dans la bonne moyenne de la catégorie, il ne s'écrase pas sur les appels grâce à une suspension qui durcit assez vite sur sa course. En l'air, on est super bien positionné et le bike reste très maniable, il est l'un de ceux qui se sont montrés les plus ludiques sur le transfert du parcours. Et comme on se pose systématiquement dans un fauteuil, le bilan est tout simplement parfait.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Au freinage, le Summum conserve le top grâce à une adhérence de la roue arrière sans faille et à une stabilité du même acabit, mais là aussi on ressent le côté plus physique du bike. On peut toujours freiner super tard sans se mettre au tas, mais on se sent malmené si le terrain est bien pourri. Il faut tenir bon et dompter la bête !

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : TOP > Ce qui impressionne de prime abord avec le Mondraker, c'est cette faculté qu'il a à prendre de la vitesse tout seul en sortie de courbes et en ligne droite défoncée dès qu'on lâche les freins. Dans ce domaine, il se classe parmi les meilleurs de ce test. Et en relance, il est vif et dynamique sous les coups de pédales, un régal ! Vraiment top dans ce registre.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : BON > Cette version en carbone descend d'un cran en termes d'accessibilité et de tolérance. C'est net, le bike est plus exigeant à piloter, un peu techniquement, mais surtout physiquement.

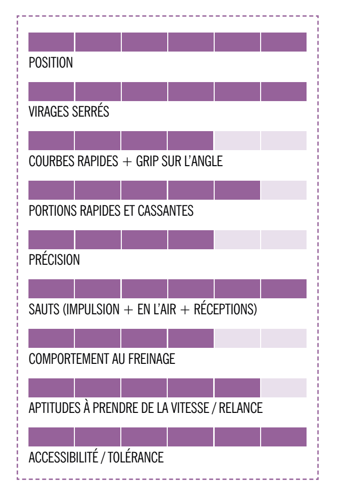
EN CONCLUSION

Le Summum Carbon reste un DH hyper performant, mais avec le passage du cadre au carbone, on ne gagne pas sur tous les registres. Certes, il est encore plus rigoureux, plus précis et plus efficace en relance, mais il est aussi plus exigeant techniquement et physiquement. Qu'on se le dise, le Mondraker Summum Carbon Pro est un pur bike de compétiteurs, les descendeurs « loisir » ont tout intérêt de se contenter du modèle en alu, et tant pis pour la frime.





SPECIALIZED



POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN VÉLO TRÈS LUDIQUE À MÊME D'AFFRONTER DE GROS BIKES PARKS VELUS.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Carbon / **AMORTISSEUR :** X FUSION Vector RC Prèc./Dét. **Longueur :** 245 mm / **Course :** 78 mm / **Débattement AR. :** 200 mm / **FOURCHE :** X FUSION RV1 HLR Préc./Dét./Comp. B et H vit. / **Débattement :** 200 mm / **Poids constructeur :** 17,25 kg / **Potence :** RMB Intégrée / **Guidon :** RACE FACE Respond / **Selle :** WTB / **Tige de selle :** ROCKY MOUNTAIN / **Freins :** SHIMANO Deore 203/203 / **Moyeux :** WHEELTECH / **Jantes :** SUN-RINGLE Helix TR 29 / **Cassette :** SHIMANO 11-28 / **Pneus d'origine :** MAXXIS DHR II 27.5X2.40 / **Anti-dérail. :** E-THIRTEEN / **Dérailleur AR. :** SHIMANO Zee / **Commandes :** SHIMANO Zee / **Pédalier :** RACE FACE Chester / **Tailles dispo. :** S/M/L/XL / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1195 mm / **Longueur des bases :** 428 mm / **Hauteur boîtier :** 340 mm / **Angle tube direction :** 63° / **Angle tube de selle :** 60° / **Tube supérieur :** 580 mm / **Longueur tube direction :** 115 mm / **Hauteur du cintre :** 1025 mm

Maniabilité, vivacité, confort, comportement en saut.

Précision de la fourche, freins.

ROCKY MOUNTAIN MAIDEN PARK

Le Maiden est l'une des belles nouveautés DH 2016 avec son magnifique cadre 100 % carbone, biellette incluse. Ce DH reprend une cinématique de type Horstlink, comme d'ailleurs l'ensemble des tout suspendus de la gamme, mais ici avec l'amortisseur placé devant le tube de selle afin de recentrer les masses et d'abaisser le centre de gravité. C'est que ça pèse un gros amortisseur de DH ! Les pivots du Rocky sont généreusement dimensionnés afin d'optimiser la rigidité et munis de graisseurs pour faciliter l'entretien. Top. Côté réglages, on note que le Maiden offre quatre points d'ancrage différents à l'amortisseur pour régler la géométrie et la cinématique. L'axe de roue arrière a également une deuxième position acceptant les roues de 26''. Voilà qui offre beaucoup de combinaisons. On trouve quatre Maiden dans la gamme, disposant tous du même cadre : le Park testé ici est l'entrée de gamme et est monté en X-Fusion pour ses suspensions (BOS pour les autres). Le groupe Shimano Zee fournit la transmission, mais hélas pas les freins, qui sont quant à eux de simples Deore.

POSITION : TOP > Le Maiden est un petit bike de DH compact avec une potence courte (45 mm, réglable) et un cintre large (785 mm) offrant une bonne hauteur de pilotage. Le poids est légèrement porté sur l'arrière, une position assez agressive qui donne envie d'en découdre. Impeccable.

VIRAGES SERRÉS : TOP > La maniabilité est vraiment le gros point fort de ce vélo, c'est l'un des plus vifs de ce test. La rapidité de ses changements d'angle permet de se faufiler sur un gros rythme entre les arbres, comme sur le haut de notre parcours. Un vélo hyper facile quand les petits virages s'enchaînent coup sur coup. Il est également excellent dans les passages lents et techniques et donne confiance quand il ne faut pas se louper, notamment à l'approche piégeuse du drop de notre parcours.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : BON > Dans les courbes rapides, le Maiden s'en sort bien en offrant un niveau de performance largement suffisant pour s'amuser en station, mais il n'est pas au niveau des purs raceurs à cause de ses suspensions basiques. On pense notamment à la fourche qui rend l'adhérence bien difficile à sentir et ne permet pas de se jeter en toute sérénité sur l'angle. La roue avant est moins bien plaquée au sol et la précision du guidage s'en ressent. Nul doute que les modèles plus haut de gamme montés avec des Idylle montreraient un tout autre visage.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > À haute vitesse, le Rocky est très confortable et très facile à piloter, mais sa stabilité et sa rigueur sont perfectibles du fait d'une fourche qui consomme un peu trop facilement son débattement. Sur ce point, c'est surtout le compétiteur qui sera gêné, car le vélo permet déjà de rouler sur un bon rythme. Malgré les réglages, on n'a pas trouvé un aussi bon compromis que sur les Fox 40 et les Rock Shox Boxxer qui offrent à la fois une bonne sensibilité et de la rigueur sur les gros chocs.

PRÉCISION : BON > Ici, c'est la fourche qui pénalise la précision, dommage, car le châssis est rigide et rigoureux.

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS) : TOP > Le Rocky est bien plus agile que la moyenne dans les airs et il impulse bien, même sur des appels modestes. Le bilan reste très bon en réception, car même si la fourche durcit tard sur sa course, elle ne talonne pas. Le Maiden s'est notamment montré irréprochable sur la réception du beau drop du parcours.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > Au freinage, le Rocky reste bien en ligne et offre une très bonne adhérence de l'arrière, mais malheureusement les freins n'ont pas convaincu. Ils sont trop juste en puissance et en endurance pour le programme.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : TRÈS BON > Le Maiden est un DH qui répond super bien à la relance, ses suspensions n'absorbent pas trop d'énergie et il se montre assez nerveux. D'autre part, dans les parties cassantes, c'est un vélo qui conserve assez bien sa vitesse. Évidemment, avec ce montage il n'offre pas la rigueur des meilleurs, mais il reste efficace.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TOP > Très confortable et très maniable, il se montre aussi tolérant, facile à prendre en main, bref, hyper accessible.

EN CONCLUSION

Ce Rocky Mountain est un vélo qui sera dans son élément sur les trails techniques et aériens des bikes parks grâce à une maniabilité extra et à un comportement en saut parfait. Dans cette livrée, il ne s'adresse pas aux compétiteurs pour lesquels le manque de rigueur des suspensions sera pénalisant. Les chasseurs de chrono devront donc absolument se tourner vers les autres versions équipées d'éléments plus haut de gamme, plus en adéquation avec le gros potentiel du cadre.

DÉBAT. 200 MM

DÉBAT. 200 MM

26"

BIG BIKE ★APPROVED★ 2016

2621 €

17,30 KG
SANS PÉDALES

SPECIALIZED
PARTENAIRE PNEUS DH RACE / FREERIDE

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

PRÉCISION

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS)

COMPORTEMENT AU FREINAGE

APTITUDES À PRENDRE DE LA VITESSE / RELANCE

ACCESSIBILITÉ / TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES RIDEURS QUI CHERCHENT UN EXCELLENT BIKE DE DH À PRIX TRÈS MODÉRÉ.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR :** ROCK SHOX Kage RC Prèc./Dét./Comp. **Longueur :** 240 mm / **Course :** 70 mm / **Débattement AR. :** 200 mm / **FOURCHE :** ROCK SHOX RC Dét./ Comp. / **Débattement :** 200 mm / **Poids constructeur :** 17,30 kg / **Potence :** RACE FACE Atlas Intégré / **Guidon :** RACE FACE Atlas / **Selle :** SDG / **Tige de selle :** ROSE / **Freins :** AVID Code R 200/200 / **Moyeux :** SPANK Spoon / **Jantes :** SPANK Spoon / **Cassette :** SHIMANO 12-28 / **Pneus d'origine :** CONTINENTAL Kaiser 26X2.40 / **Anti-dérail. :** E-THIRTEEN / **Dérailleur AR. :** SHIMANO Zee / **Commandes :** SHIMANO Zee / **Pédalier :** SHIMANO Zee / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 44 / **Empattement :** 1185 mm / **Longueur des bases :** 430 mm / **Hauteur boîtier :** 348 mm / **Angle tube direction :** 63,5° / **Angle tube de selle :** 64,5° / **Tube supérieur :** 560 mm / **Longueur tube direction :** 125 mm / **Hauteur du cintre :** 1035 mm



Maniabilité, comportement en saut, freinage, fun à piloter.

−

Confort perfectible.

ROSE THE UNCHAINED 1 26"

Rose a une gamme très étendue et propose des vélos pour toutes les disciplines du MTB, avec en prime deux représentants dans la famille DH : The Unchained 1 et 2. Le 1, testé ici, est l'entrée de gamme, l'un des derniers de toute la catégorie à avoir conservé des roues en 26". Cet Unchained arbore un beau cadre alu à la finition brossée du plus bel effet et dispose d'une cinématique de suspension de type Horstlink. La biellette offre deux positions d'ancrage de l'amortisseur, permettant de régler le débattement du bike entre 200 et 220 mm et les bases sont aussi réglables en longueur, via deux positions pour l'axe de roue arrière : 430 ou 444 mm. Au niveau de l'équipement, on trouve des suspensions entrée de gamme Rock Shox, soit une Boxxer RC et un Kage RC derrière. Le freinage est confié à des Avid Code associés à deux disques de 200 mm, la transmission au groupe Shimano Zee, les roues à Spank et le poste de pilotage à Race Face. Le tout coûte à peine plus de 2600 €, alors même si l'Unchained est un peu pénalisé sur la balance, le rapport équipement/prix est impressionnant.

POSITION : TOP > Le Rose est équipé d'une potence courte (50 mm) et d'un cintre super large (810 mm) très bien shapé. Le tube supérieur est assez long et offre une position très homogène, on est parfaitement installé aux commandes de ce bike pour affronter les pires pentes.

VIRAGES SERRÉS : TOP > Le Rose s'est montré hyper vif et très facile sur le haut du parcours où les virages s'enchaînent constamment. Il change d'angle en un clin d'œil grâce à des suspensions assez fermes qui lui évitent de trop s'affaisser sur les appuis. C'est un vrai jouet hyper sympa dans les enfilades rapides de petits virolos, mais également dans les portions plus lentes où il reste bien maniable pour la catégorie.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : TRÈS BON > En revanche quand le rythme augmente, l'Unchained n'est pas aussi rigoureux que les meilleurs DH de la catégorie. Il ne se montre pas aussi collé au terrain, mais attention, il tient néanmoins très bien sur ses appuis et reste précis dans les trajectoires, y compris dans les courbes à plat. En réalité, il faut que le terrain devienne très exigeant pour que l'on finisse par rendre un peu la main face aux références de la catégorie, à cause d'une adhérence un poil en retrait (due en grande partie aux suspensions).

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : BON > Le Rose est stable et très sain quand il faut lâcher les freins, même quand le terrain devient très difficile. Il ne bute pas dans le relief et prend donc naturellement de la vitesse, mais s'il se montre rapide, il est en revanche nettement en deçà des références en termes de confort. Il brasse le pilote, les chocs et les impacts ne sont pas aussi bien encaissés qu'avec les plus performants dans ce registre. On ne se fait pas peur, mais disons que le rideur a encore pas mal de boulot à faire pour encaisser le terrain, c'est plus exigeant physiquement.

PRÉCISION : TOP

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS) : TOP > L'Unchained impulse bien, il est agile en l'air et offre un bon comportement sur les gros impacts en réception : en effet, les suspensions fermes qui le rendent physique dans le cassant sont ici un avantage. Le vélo est très sain même sur les grosses réceptions, comme sur notre drop avec réception sur les freins !

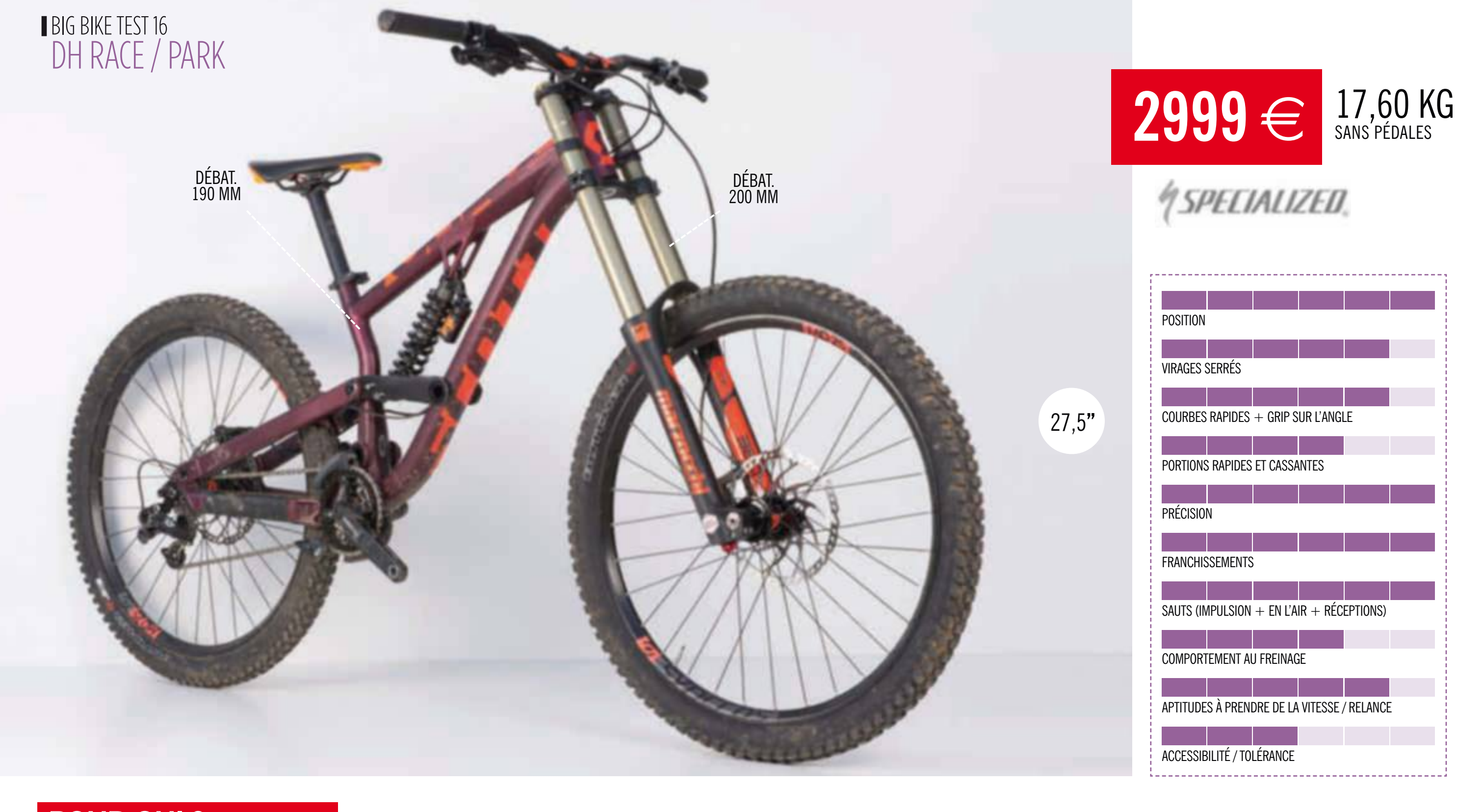
COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Avec ses freins puissants, sa très bonne stabilité et son excellente adhérence de l'arrière, le Rose est très efficace au freinage. Ici aussi, le confort est perfectible, mais cela n'a aucun impact sur la performance du bike dans ce domaine finalement.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : TRÈS BON > Sans se montrer aussi incisif que les meilleurs, le Rose est un vélo qui prend bien sa vitesse dans les terrains très exigeants. Il fait également preuve de bonnes relances, assez nerveuses pour la catégorie, toujours sympa lorsqu'il faut prendre de l'élan pour franchir un jump !

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > S'il était un peu plus confortable et un peu moins physique, on aurait mis la mention top, car le bike est très facile à prendre en main.

EN CONCLUSION

Dans l'absolu, ce Rose The Unchained 1 n'est pas parfait, notamment au niveau de son confort, largement perfectible. Mais pour trouver un autre DH capable de livrer ce niveau de performance à ce tarif, il va falloir se lever tôt ! En effet, ce vélo est super fun à piloter en plus d'être efficace, largement assez performant pour les compétiteurs régionaux et pour tous ceux qui pratiquent la descente en loisir. Ici, petit prix n'est pas synonyme de performance au rabais !



2999 € 17,60 KG SANS PÉDALES

SPECIALIZED

- POSITION
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- PRÉCISION
- FRANCHISSEMENTS
- SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS)
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- APTITUDES À PRENDRE DE LA VITESSE / RELANCE
- ACCESSIBILITÉ / TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR CEUX QUI HÉSITENT ENTRE DH ET FREERIDE, LE VOLTAGE SAIT FAIRE LES DEUX !

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium 6061 Hydroformed / **AMORTISSEUR :** FOX Van R Prèc./Dét. **Longueur :** 240 mm / **Course :** 75 mm / **Débattement AR. :** 190 mm / **FOURCHE :** MARZOCCHI 380 CR Préc./Dét./ Comp. / **Débattement :** 200 mm / **Poids constructeur :** 17,60 kg / **Potence :** SYNCROS Intégré / **Guidon :** SYNCROS DH 1.5 / **Selle :** SYNCROS / **Tige de selle :** SYNCROS / **Freins :** SHIMANO 203/203 / **Moyeux :** SYNCROS / **Jantes :** SYNCROS MD25 / **Cassette :** SRAM 11-28 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Magic Mary 27.5X2.35 / **Anti-dérail. :** E-THIRTEEN / **Dérailleur AR. :** SRAM X7 / **Commandes :** SRAM X5 / **Pédalier :** TRUVATIV Hussefelt / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 37 / **Empattement :** 1220 mm / **Longueur des bases :** 428 mm / **Hauteur boîtier :** 333 mm / **Angle tube direction :** 63° / **Angle tube de selle :** 64,5° / **Tube supérieur :** 600 mm / **Longueur tube direction :** 115 mm / **Hauteur du cintre :** 1060 mm

Hyper ludique, vif et précis, comportement extra en saut, nombre de réglages et de configurations.

Ressorts trop durs pour une grande majorité de rideurs.

SCOTT VOLTAGE FR 720

Entièrement remanié en 2015, le Voltage revient cette année sans grosse modification et toujours avec sa batterie de configurations possibles en ce qui concerne sa géométrie. On commence avec les roues, 26 ou 27,5" au choix, mais aussi les bases, réglables entre 410 et 425 mm, le débattement (170 ou 190 mm) et l'angle de chasse. En effet, ce dernier peut varier de 62 à 66°, par incréments de un degré, le tout en changeant les cuvettes du jeu de direction Syncros. Vraiment génial pour adapter le bike à la piste ou à son type de pilotage, sa fourche, son type de pratique… À titre d'information, on a roulé le Voltage en bases longues, angle standard (64°) et en grand débattement (le ressort étant inutilisable sur le petit). Un mot enfin sur le montage puisque cette version 720 est placée en milieu de gamme de la famille et surtout la seule à être équipée d'une fourche double T. C'est le mini DH de la gamme en somme.

POSITION : TOP > Le Scott est un bike haut de l'avant avec un guidon large (780 mm) et bien relevé, monté sur une potence en intégrée de 45 mm de long offrant une position des plus agréables lorsqu'on est debout. Une position bien freeride, idéale pour partir droit dans la pente la fleur au fusil.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Le Voltage nous a semblé moins vif et moins maniable que dans la version 710 en simple T testée l'an passé. La fourche est assez ferme et ne favorise pas l'inscription du vélo en courbe. Heureusement que ses bons changements d'angle et son adhérence impeccable sur l'angle restent d'actualité, car cela lui permet de bien se sortir des portions très sinueuses.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : TRÈS BON > Ce qu'il perd d'un côté, le Voltage le gagne de l'autre : ce FR720 est plus à l'aise en grandes courbes, même s'il faut bien engager les épaules pour charger l'avant, car le poste de pilotage est haut. Une fois que c'est fait, le bike tient sur l'angle et se montre précis. Enfin, si le grip n'est évidemment pas au niveau des meilleurs DH (et la vitesse de passage s'en ressent), le Scott reste quand même bien dans le coup.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : BON > Avec ce Voltage, on est aux commandes d'un bike rapide et efficace, mais assez physique à piloter. En effet, l'ensemble en suspension est ferme, Scott ayant opté pour des ressorts bien costauds tant pour la fourche que pour l'amortisseur. Un changement s'impose pour les moins de 70 kg ! Le Voltage est super stable et précis, mais en l'état, le pilote est trop brassé. Ce choix de tarage est parfait pour se mettre de gros vols planés en freeride, mais moins sympa pour rouler vite en descente. Et on ne l'a pas essayé en petit débattement !

PRÉCISION : TOP

FRANCHISSEMENTS : TOP > Le franchissement est un jeu d'enfant avec le Scott. La fourche qui ne plonge pas, la bonne géométrie et le poste de pilotage haut sont un cocktail parfait à ce jeu. Le vélo ne bute jamais, tout est facile.

SAUTS : TOP > Sur les impulsions, le Voltage est impressionnant avec sa suspension arrière bien ferme qui consomme très peu de débattement. Il est aussi très agile en l'air et vraiment ultra gaillard en réception : un vrai freerideur, il n'y a pas photo !

COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > Lors des freinages dans le défoncé, l'arrière du bike gigote beaucoup, ce n'est jamais dangereux, mais juste plus physique que la moyenne et on perd en efficacité lorsque l'on cherche à titiller le chrono. L'arrière ne mord pas franchement dans le sol, et la décélération moins franche oblige à anticiper un peu son freinage. En plus, les freins sont un peu juste en puissance sur ce modèle...

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : TRÈS BON > Le Scott est un bike qui prend vraiment très bien sa vitesse naturellement dans la pente. Il ne s'ancre pas dans le relief et accélère très vite. En revanche, sa relance est perfectible.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : CORRECT > Pour s'initier au freeride, il y a des vélos plus faciles et plus tolérants dans la catégorie. Néanmoins, le Scott n'est jamais traître, juste un peu plus physique que la moyenne. Avec des ressorts plus souples, on gagnerait nettement sur ce point.

EN CONCLUSION

Le Voltage est un freeride au caractère bien trempé, un bike aérien qui se complait sur des parcours techniques et gavés de sauts où sa rigueur fait des merveilles. Le nombre incroyable de combinaisons de géométrie vous permet de l'adapter à toutes les configurations de piste et de style de pilotage. En réalité, on reproche surtout à cette version des ressorts d'origine trop durs, qui le rendent physique à piloter et qui interdisent l'utilisation du petit débattement.

DÉBAT. 210 MM

DÉBAT. 203 MM

27,5"

6799 €

17,00 KG
SANS PÉDALES

SPECIALIZED

PARTENAIRE PNEUS DH RACE / FREERIDE

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

PRÉCISION

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS)

COMPORTEMENT AU FREINAGE

APTITUDES À PRENDRE DE LA VITESSE / RELANCE

ACCESSIBILITÉ / TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES PILOTES EXIGEANTS QUI CHERCHENT UN VÉLO CONFORTABLE ET HYPER PERFORMANT POUR CLAQUER DES TEMPS EN DESCENTE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium 6061 Hydroformed / **AMORTISSEUR :** FOX X2 Prèc./Dét./Comp. B et H vit. **Longueur :** 265 mm / **Course :** 88 mm / **Débattement AR. :** 210 mm / **FOURCHE :** FOX 40 Float RC2 FIT4 Préc./Dét./ Comp. B et H vit. / **Débattement :** 203 mm / **Poids constructeur :** 17,00 kg / **Potence :** SYNCROS Intégré / **Guidon :** SYNCROS DH 1.5 / **Selle :** SYNCROS / **Tige de selle :** SYNCROS / **Freins :** SHIMANO Saint 203/203 / **Moyeux :** SYNCROS / **Jantes :** SYNCROS DH 1.5 / **Cassette :** SHIMANO 11-28 / **Pneus d'origine :** SCHWALBE Magic Mary 27.5X2.35 / **Anti-dérail. :** E-THIRTEEN / **Dérailleur AR. :** SHIMANO Saint / **Commandes :** SHIMANO Zee / **Pédalier :** SHIMANO Saint / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 41 / **Empattement :** 1235 mm / **Longueur des bases :** 425 mm / **Hauteur boîtier :** 346 mm / **Angle tube direction :** 63° / **Angle tube de selle :** 60° / **Tube supérieur :** 590 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du cintre :** 1075 mm



Confort, stabilité, efficacité au freinage, nombreux réglages.

–

Relance au pédalage.

SCOTT GAMBLER 710

Le Gambler 710 fait son retour dans ce Spécial Test avec quelques retouches pour 2016, notamment l'arrivée d'un amortisseur à air, idéal pour régler la précontrainte aux petits oignons (Scott ayant tendance à monter des ressorts assez durs sur ses bikes Gravity). Pas de changements côté cinématique, on retrouve un bras oscillant mono pivot plus ensemble biellette basculeur, utilisé de façon différente ici, puisque l'amortisseur est comprimé par une biellette flottante. Le vélo dispose d'un réglage de la géométrie (via deux points d'ancrage pour l'amortisseur) permettant de faire varier l'angle de chasse d'un degré et la hauteur de boîtier de pédalier de 10 mm. La longueur des bases est également ajustable, on a le choix entre 425 (421) ou 440 (435) mm, les valeurs entre parenthèses étant pour le boîtier en high setting. Notez enfin que ce Gambler possède un jeu de direction Syncros permettant également de régler son angle de direction indépendamment des autres paramètres. Une vraie usine, avec tout ce qu'il faut pour personnaliser le comportement de son bike.

POSITION : TOP > Le Scott Gambler offre une excellente position, c'est un vélo plutôt long et haut de l'avant sur lequel on se trouve parfaitement installé une fois debout. Le guidon est très large (810 mm), shapé comme il faut et monté sur une potence réglable en recul.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Nous avons roulé le Gambler avec les bases courtes et dans cette configuration, c'est un bike qui s'en sort très bien dans les portions sinueuses. Les changements d'angles sont vifs et la sensibilité de la fourche en début de course permet de bien l'inscrire en courbe. Certes il y a plus vif et plus fun dans la catégorie, mais le Scott n'a pas à rougir de sa prestation. L'efficacité est au rendez-vous.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : TOP > Ce bike est encore meilleur dans les grandes courbes rapides, avec ou sans appui. Il met vraiment en confiance et permet de prendre (beaucoup) d'angle en toute sérénité. On se croirait presque sur des skis, en train de carver… Sans conteste l'une des références en la matière !

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Le Gambler était déjà un modèle de stabilité l'an passé, un bike ultra rigoureux et ultra sain qui permettait de rouler plein gaz sans arrière-pensée. Seul son confort en terrain très cassant ne faisait pas l'unanimité. Et bien avec cet amortisseur, le tableau change complètement : le vélo efface le relief à merveille et gagne nettement en facilité, devenant par la même occasion beaucoup moins physique à rider. Le Gambler est désormais très rapide et extrêmement confortable, un cocktail parfait !

PRÉCISION : TOP

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS) : TRÈS BON > Si le Scott gagne en confort, en revanche il perd un peu de terrain ici. Il faut dire qu'avec son ressort un poil dur, le vélo de l'an dernier était un modèle du genre pour s'envoyer de bons gros vols. Cette année, on consomme plus de débattement, ce qui est génial en réception pour garder du confort, mais un peu moins sur les impulsions, où le bike manque d'un soupçon de vivacité. Et une fois dans les airs, on ne serait pas contre un peu plus de maniabilité.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Encore un gros point fort du Gambler, qui décélère hyper fort en donnant la sensation d'ancrer dans les gros impacts, à tel point qu'on regrettait de ne pas avoir freiné encore un peu plus tard dans certaines sections. Et puis ses freins hyper puissants et endurants ne gâchent rien, tout comme sa stabilité démoniaque.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : BON > Ce n'est pas à la relance que le Scott impressionne, il est nettement moins nerveux que les meilleurs, voire carrément mou… Il se rattrape néanmoins dès qu'on lâche les freins en terrain défoncé, car il accélère bien sans perdre de vitesse dans les trous.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : TRÈS BON > Grâce à son confort et à sa stabilité, le Gambler est relativement facile à prendre en main. Néanmoins, il reste un gros DH qui demande un minimum d'engagement pour être exploité.

EN CONCLUSION

Depuis sa sortie, le Gambler ne cesse de progresser au fil des années. Le passage aux roues de 27.5" avait déjà bien adouci son comportement Avec ce nouveau montage, il continue d'aller vers plus de facilité, mais sans perdre un iota de performance. Au contraire, son net gain en confort permet même d'être plus efficace sur la longueur d'un run. Il demande toujours un soupçon d'engagement et n'est pas le plus ludique de la bande, mais l'efficacité est au rendez-vous.

DÉBAT. 204 MM

DÉBAT. 200 MM

27,5"

3999 €

16,15 KG
SANS PÉDALES

SPECIALIZED

POSITION

VIRAGES SERRÉS

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES

PRÉCISION

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS)

COMPORTEMENT AU FREINAGE

APTITUDES À PRENDRE DE LA VITESSE / RELANCE

ACCESSIBILITÉ / TOLÉRANCE

SOLID STRIKE WORLD CUP

POUR QUI ?

POUR LES COMPÉTITEURS RECHERCHANT DE LA RIGUEUR ET DE L'EFFICACITÉ SUR DES DH RAPIDES.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : 2 ans / **CADRE :** Aluminium / **AMORTISSEUR :** BOS Void 240 Prèc./Dét./Comp. B et H vit. **Longueur :** 240 mm / **Course :** 76 mm / **Débattement AR. :** 204 mm / **FOURCHE :** BOS Idylle Rare FCV Préc./Dét./ Comp. / **Débattement :** 200 mm / **Poids constructeur :** 16,15 kg / **Potence :** REVERSE Intégré / **Guidon :** REVERSE Carbon / **Selle :** REVERSE / **Tige de selle :** REVERSE / **Freins :** MAGURA MT7 203/203 / **Moyeux :** REVERSE / **Jantes :** REVERSE 650B / **Cassette :** SRAM 11-28 / **Pneus d'origine :** MAXXIS High Roller II 27.5X2.40 / **Anti-dérail. :** REVERSE / **Dérailleur AR. :** SRAM X01 / **Commandes :** SRAM X01 / **Pédalier :** REVERSE Legend / **Tailles dispo. :** S/M/L / **Taille :** 40 / **Empattement :** 1262 mm / **Longueur des bases :** 443 mm / **Hauteur boîtier :** 348 mm / **Angle tube direction :** 62° / **Angle tube de selle :** 63° / **Tube supérieur :** 550 mm / **Longueur tube direction :** 120 mm / **Hauteur du cintre :** 1055 mm



Stabilité, rigueur, grip sur l'angle, relance.

–

Maniabilité et confort perfectible, adhérence au freinage.

Solid ne propose dans sa gamme que deux bikes tout suspendus, dont ce Strike, un DH à la conception assez originale. En effet, ce vélo utilise une cinématique à point de pivot virtuel, mais avec l'amortisseur placé bas et derrière le tube de selle. La version testée ici est équipée de roues en 27.5", mais le Strike est également conçu pour accepter des roues de 26". Le montage de ce World Cup est très classe, avec des suspensions BOS à air et une transmission en 1x7 vitesses permettant d'utiliser un moyeu maison Reverse au parapluie plus large, qui améliore la rigidité et la fiabilité de la roue arrière. Le freinage est quant à lui confié à des Magura MT7 dotés de deux disques de 200 mm de diamètre, parfait pour le programme. Ce montage permet au Solid d'être l'un des DH les plus légers de ce test, sans cadre carbone et surtout en conservant un tarif assez raisonnable. Une vraie petite prouesse ! Un mot enfin sur le petit détail qui tue : Solid a caché une patte de dérailleur de rechange dans la biellette inférieure, vous permettant de ne pas tomber en rade en plein milieu d'un run. Bien vu !

POSITION : TRÈS BON > Alors qu'il possède le plus grand empattement du test, le Strike est l'un des DH qui offrent la position la plus compacte de la catégorie. Sinon, le poste de pilotage est impeccable avec un cintre relevé super large (810 mm) et bien shapé. Il est monté sur une potence de 50 mm non réglable en recul.

VIRAGES SERRÉS : BON > Le Solid n'est pas le DH le plus agile ni le plus vif que nous ayons roulé, son assiette plutôt sur l'arrière oblige à bien s'appliquer et à engager pour l'inscrire en courbe. Et à basse vitesse, ça peut s'avérer assez physique côté pilotage. Il ne faut donc pas hésiter à brusquer le vélo pour passer d'un angle à l'autre quand les virolos s'enchaînent rapidement… Et au final, comme il offre une adhérence impeccable, on peut y aller franchement et il ne s'en sort pas si mal. Il n'est pas des plus ludiques certes, mais pas inefficace non plus, loin de là.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : TOP > Avec un tel empattement, le contraire nous aurait étonnés ! Le Strike tient hyper bien sur l'angle et se montre des plus rassurants : une fois posé, il maintient parfaitement sa trajectoire avec des suspensions qui gomment les irrégularités et qui plaquent bien les roues au sol. Tout ce qu'il faut pour envoyer sévère ! En prime, il fait preuve d'une tolérance impeccable, sa rigidité est bien gérée et il ne malmène pas son pilote même si la courbe est copieusement abîmée.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TRÈS BON > Le Solid est un DH très rapide qui conserve super bien sa vitesse en terrain cassant et qui fait preuve d'une stabilité à toute épreuve. Il taille droit quoiqu'il arrive. Par contre, au niveau du confort c'est perfectible pour le commun des mortels. Même en ouvrant les compressions, on continue de bien ressentir le relief, le vélo est super sain, mais il faut le tenir : c'est efficace face au chrono, mais exigeant pour le pilote lambda.

PRÉCISION : TOP

SAUTS : TOP > On passe sur les sauts aux petits appels qui ne sont pas sa tasse de thé. Mais sinon, c'est un bike qui impulse bien et qui se montre vraiment hyper gaillard en réception, l'un de ceux qui a fait la plus forte impression sur la réception du drop, pourtant bien contraignante, car elle oblige à se poser en freinant. Enfin, le Strike est ultra sain sur les gros vols.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : BON > Les freins du Solid sont très puissants, mais on a du mal à en profiter complètement quand le freinage est défoncé. En effet, l'adhérence de la roue arrière est grandement perfectible. Elle peine à mordre le sol et le bike a un peu tendance à filer. Heureusement qu'avec les watts de l'avant et la fourche qui ne plonge pas, on arrive à compenser en partie.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : TOP > On l'a vu, le Solid prend super bien sa vitesse en terrain cassant, mais il est également très efficace à la relance, parmi les meilleurs dans ce domaine.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : BON > Avec sa maniabilité, mais surtout son confort perfectible, le Solid s'adresse avant tout aux compétiteurs de bon niveau.

EN CONCLUSION

Le Solid Strike World Cup fait partie de la catégorie des purs compétiteurs : ultra stable, ultra rapide et rigoureux, il reste néanmoins physique à piloter et pas hyper fun à des vitesses moins soutenues. Avec ce bike, la performance prime sur le plaisir de pilotage, mais par contre l'efficacité est enfin accessible au niveau tarif, avec un rapport prix/performance très bien placé. Pour 4000 € vous pouvez rouler avec la réplique du bike du team et disposer d'un beau cadre au montage léché.

DÉBAT. 195 MM

DÉBAT. 200 MM

27,5”

BIG BIKE ★ APPROVED ★ 2016

8999 € 16,65 KG SANS PÉDALES

SPECIALIZED

PARTENAIRE PNEUS DH RACE / FREERIDE

- POSITION
- VIRAGES SERRÉS
- COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE
- PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES
- PRÉCISION
- SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS)
- COMPORTEMENT AU FREINAGE
- APTITUDES À PRENDRE DE LA VITESSE / RELANCE
- ACCESSIBILITÉ / TOLÉRANCE

POUR QUI ?

POUR LES COMPÉTITEURS EXIGEANTS TOUJOURS EN QUÊTE DE VITESSE.

FICHE TECHNIQUE

Garantie : à vie / **CADRE** : Full Carbon / **AMORTISSEUR** : ÖHLINS TTX Préc./Dét./Comp. B et H vit. **Longueur** : 240 mm / **Course** : 72 mm / **Débattement AR.** : 195 mm / **FOURCHE** : ROCK SHOX Boxxer Team Dét./Comp. / **Débattement** : 200 mm / **Poids constructeur** : 16,65 kg / **Potence** : SPECIALIZED / **Guidon** : SPECIALIZED S-Work DH Carbon / **Selle** : SPECIALIZED / **Tige de selle** : THOMSON / **Freins** : SRAM Guide RS DH 200/180 / **Moyeux** : SPECIALIZED/DT SWISS / **Jantes** : ROVAL DH / **Cassette** : SRAM 10-24 / **Pneus d'origine** : SPECIALIZED Butcher 27.5x2.50 /Slaughter 27.5x2.30 / **Anti-déraill.** : GAMUT Usa / **Dérailleur AR.** : SRAM X01 / **Commandes** : SRAM X01 / **Pédalier** : SRAM X01 / **Tailles dispo.** : XS/S/M/L / **Taille** : 40 / **Empattement** : 1225 mm / **Longueur des bases** : 430 mm / **Hauteur boîtier** : 340 mm / **Angle tube direction** : 63,5° / **Angle tube de selle** : 61° / **Tube supérieur** : 580 mm / **Longueur tube direction** : 115 mm / **Hauteur du cintre** : 1070 mm



Rigueur, efficacité sans compromis, comportement génial en saut.

—

Exigeant physiquement et techniquement.

SPECIALIZED S-WORKS DEMO 8

Pour 2016, seule la dernière génération de Demo carbone reste au catalogue et la S-Works testée ici utilise des fibres composites ultras haut de gamme. Sur la version de base, la biellette et les bases sont en alu, alors que nous avons droit ici à du full carbone. La suspension du Demo fonctionne toujours autour du principe FSR, mais ici avec des bases articulées autour du boîtier de pédalier. On note d'ailleurs que le point de pivot est de dimension respectable, pour une rigidité conséquente. Dans le même esprit et en quête du même but, Specialized a choisi d'opter pour des haubans ultras courts. Enfin, le cadre est asymétrique et l'amortisseur ne passe plus dans une arche, il est désormais légèrement déporté sur la gauche afin de faciliter l'accès aux réglages. Au niveau esthétique, c'est une touche racing qui offre une énorme personnalité à ce Demo.

POSITION : TOP > Testé en taille L cette année, la position reste parfaite. Le bike laisse plus de place pour relancer, mais attention, Specialized taille petit et les plus grands ne devront pas être effrayés par le choix d'un XL. D'ailleurs, le vélo est toujours assez compact et haut de l'avant, il dispose d'une potence très courte (45 mm) et d'un guidon bien large (790 mm) très bien shapé. C'est à la fois confortable et agressif sur le terrain, une vraie réussite.

VIRAGES SERRÉS : TRÈS BON > Sans être au niveau des références en la matière, la maniabilité du Demo reste néanmoins très bonne et permet déjà d'attaquer copieusement dans le sinueux. Disons qu'en mode « full attack » ce vélo rivalise presque avec les meilleurs, en se plaçant avec une précision chirurgicale. Mais en mode plus tranquille, il peut s'avérer plus délicat et plus physique à faire virer, se montrant sensible au relief quand le terrain est bien défoncé. Par contre, il est toujours aussi vif et rapide sur ses changements d'angle.

COURBES RAPIDES + GRIP SUR L'ANGLE : TOP > Dès que les virages s'allongent, le Demo est vraiment super à l'aise : il tient très bien sur l'angle et on taille de grandes courbes sereinement. On peut trouver la limite de l'adhérence un peu plus vite qu'avec certains de ses concurrents, mais ça ne part que de l'arrière et dans une dérive ultra saine, donc aucun souci. Attention tout de même, car il peut se montrer exigeant techniquement si la courbe est bien défoncée. Il demande un peu plus de technique que la moyenne.

PORTIONS RAPIDES ET CASSANTES : TOP > Le Demo reste top dans ce registre grâce à une stabilité sans faille et à des suspensions qui gomment le terrain à merveille. Pour autant, il reste assez physique à piloter, car le châssis est vraiment super rigide et demande de la poigne. Il ne faut pas s'endormir au guidon de ce bike et toujours rester en mode dominant ! La sensation de confort est moindre qu'avec certains « pullman » de la catégorie.

PRÉCISION : TOP

SAUTS (IMPULSION + EN L'AIR + RÉCEPTIONS) : TOP > Ce vélo est d'une agilité géniale en l'air, on le place comme on veut et c'est un vrai régal sur les sauts techniques. Il réagit bien aux impulsions et ne peine pas à s'extraire des appels, parfait pour les enchaînements délicats. En réception, il n'est pas rare d'utiliser 100 % du débattement sur de gros jumps, car la suspension arrière est assez linéaire, mais on ne sent pas de talonnage violent. Mais c'est clairement un vélo plus orienté race que freeride.

COMPORTEMENT AU FREINAGE : TOP > Dans cette taille, le bike semble gagner nettement en stabilité au freinage, on ne retrouve plus cette légère tendance à gigoter qui nous avait marqués l'an passé. La position plus équilibrée peut-être ? Toujours est-il que le changement est net et qu'on a désormais un grip énorme à l'arrière.

APTITUDE À PRENDRE DE LA VITESSE/RELANCE : TOP > Le Demo est un DH qui relance particulièrement fort pour la catégorie et qui prend également très bien (et très facilement) de la vitesse, même lorsque le terrain est défoncé. Une des références en la matière.

ACCESSIBILITÉ/TOLÉRANCE : CORRECT > Cette version S-Works est une bête de course, très rigide, exigeante techniquement et physiquement. Néanmoins, la taille L tempère un peu le caractère.

EN CONCLUSION

Le Demo 8 S-Works est un bike très ludique et efficace : il est joueur sur les sauts, incisif en courbe et stable dans le rapide, nul doute qu'il fera le bonheur des descendeurs les plus exigeants. C'est un vélo sans lacune, mais aussi sans concession, un vélo au guidon duquel il ne faut pas s'endormir. Adeptes de cruising tranquille en bike park passez votre chemin, ce bike est une bête de course qui demande vitesse et engagement, sans quoi il se montrera très délicat à manier.

GEOMETRIE

DH RACE / PARK

VOICI UN TABLEAU RÉCAPITULATIF POUR QU'IL VOUS SOIT PLUS FACILE DE COMPARER LES DONNÉES GÉOMÉTRIQUES DES VÉLOS D'UNE MÊME CATÉGORIE SANS AVOIR À PARCOURIR LES PAGES DU MAGAZINE POUR LE FAIRE.



	EMPATTEMENT	LONGUEUR DES BASES	HAUTEUR BOÎTIER	ANGLE DE CHASSE	ANGLE DE SELLE	TOP TUBE	HAUTEUR COLONNE	DÉBATTEMENT	POIDS	HAUTEUR DU GUIDON
CAVALERIE FALCON	1225 mm	433mm	348 mm	63,5°	65,5°	590 mm	120 mm	200 mm	15,85 kg	1065 mm
CAVALERIE SQUIRREL	1205 mm	433mm	343 mm	66°	64,5°	600 mm	120 mm	180 mm	16,20 kg	1040 mm
GIANT GLORY ADVANCED 27.5 1	1225 mm	433mm	350 mm	63°	63°	580 mm	105 mm	200 mm	16,75 kg	1065 mm
INTENSE M16A (KIT PRO)	1220 mm	433mm	365 mm	63°	59,5°	570 mm	115 mm	200 mm	17,20 kg	1050 mm
KONA SUPREME OPERATOR	1180 mm	433mm	345 mm	64°	60°	560 mm	110 mm	200 mm	17,20 kg	1040 mm
LAPIERRE DH TEAM	1215 mm	433mm	360 mm	63,5°	57°	590 mm	110 mm	200 mm	17,45 kg	1050 mm
LAPIERRE FROGGY 26	1190 mm	433mm	363 mm	64°	67°	590 mm	120 mm	180 mm	17,70 kg	1025 mm
MADNESS STARDUST	1150 mm	433mm	360 mm	65,5°	69°	580 mm	112 mm	180 mm	17,10 kg	1045 mm
MONDRAKER SUMMUM PRO	1235 mm	433mm	355 mm	63°	65°	560 mm	110 mm	200 mm	16,80kg	1055 mm
ROCKY MOUNTAIN MAIDEN PARK MAIDEN PARK	1195 mm	433mm	340 mm	63°	60°	580 mm	115 mm	200 mm	17,25 kg	1025 mm
ROSE THE UNCHAINED 1	1185 mm	433mm	348 mm	63,5°	64,5°	560 mm	125 mm	200 mm	17,30 kg	1035 mm
SCOTT VOLTAGE FR 720	1220 mm	433mm	333 mm	63°	64,5°	600 mm	115 mm	200 mm	17,60 kg	1060 mm
SCOTT GAMBLER 7 10	1235 mm	433mm	346 mm	63°	60°	590 mm	120 mm	203 mm	17,00 kg	1075 mm
SOLID STRIKE FLARE	1262 mm	433mm	348 mm	62°	63°	550 mm	120 mm	200 mm	16,15 kg	1055 mm
SPECIALIZED S-WORK DEMO 8	1225 mm	433mm	340 mm	63,5°	61°	580 mm	115 mm	200 mm	16,65 kg	1070 mm